



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड —3 उप-खण्ड ( ii )  
PART II—Section—3 Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 269 ]  
No. 269]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 17, 2000/चैत्र 28, 1922  
NEW DELHI, MONDAY, APRIL 17, 2000/CHAITRA 28, 1922

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय

( पोत परिवहन विभाग )

( नौवहन पक्ष )

अधिसूचना

नई दिल्ली, 17 अप्रैल, 2000

का. आ. 388(अ).—केंद्रीय सरकार, वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 (1958 का 44) की धारा 150 की उपधारा (5) के अनुसरण में, भारत सरकार के जल-भूतल परिवहन मंत्रालय (नौवहन पक्ष) की अधिसूचना का. आ. 176 (अ) तारीख 17 मार्च, 1999 के अधीन अन्य प्रत्यर्थियों के साथ-साथ (i) फारवर्ड सीमेनज आफ इंडिया, मुम्बई (ii) नेशनल यूनियन आफ सीफेयरर्स आफ इंडिया, मुम्बई और (iii) जहाजी मजदूर यूनियन, मुम्बई द्वारा दिए गए मांगों के चार्टर के न्याय निर्णयन के लिए गठित अधिकरण के 1999 की रिट याचिका सं. 401 भारतीय नौवहन निगम और अन्य बनाम भारत का संघ और अन्य में दिए गए पंचाट का प्रकाशन करती है।

एक सदस्यीय अधिकरण द्वारा अधिनिर्णय

अध्याय 1

प्रस्तावना

- 1.1 माननीय मुम्बई उच्च न्यायालय ने भारतीय नौवहन निगम वि. भारतीय संघ एवं अन्य से संबंधित समादेश याचिका सं. 401/99 में 16 फरवरी, 1999 को यह आदेश दिया था कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150 के अंतर्गत एक एक-सदस्यीय अधिकरण गठित किया जाए (अनुलग्नक-1)
- 1.2 भारत सरकार, जल भूतल परिवहन मंत्रालय, नई दिल्ली ने अपने पत्र सं. सी-18018/3/99-एम टी दिनांक 17-3-1999 (अनुलग्नक-2) द्वारा यह सूचित किया कि भारत के राष्ट्रपति ने श्रीमती कुमुद बंसल, आई ए एस (महाराष्ट्र 1969) प्रबंध निदेशक, महाराष्ट्र पेट्रो रसायन निगम की एक-सदस्यीय अधिकरण के रूप में नियुक्ति को अनुमोदन प्रदान किया है। यह नियुक्ति शासकीय राजपत्र में अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से छः महीने के लिए थी (अनुलग्नक-3)। वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150 निम्न प्रकार से है;

### 1.3 वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150:

नाविकों और उनके नियोक्ताओं के बीच उत्पन्न विवादों को अधिकरणों को सौंपने की शक्ति।

- (1) केन्द्रीय सरकार का यह मत है कि नाविकों के किसी भी वर्ग या किसी भी संघ के नाविक और जिन पोतों पर उसे रोजगार मिला है या मिलने वाला है उनके स्वामियों के बीच कोई विवाद है या विवाद की आशंका है तथा ऐसा विवाद नाविकों के रोजगार के मामले से जुड़ा है या उसी प्रसंग में है, तो केन्द्रीय सरकार शासकीय राजपत्र में अधिसूचना के जरिए एक या अधिक सदस्यों का अधिकरण गठित कर सकती है और विवाद न्यायनिर्णयन के लिए अधिकरण को सौंप सकती है।
- (2) इस प्रकार से गठित अधिकरण को अपनी कार्यविधि निर्धारित करने का अधिकार होगा और निम्नलिखित मामलों में किसी दावे से निपटते समय उसे वही अधिकार प्राप्त होंगे, जो सिविल प्रक्रिया संहिता के अंतर्गत सिविल कोर्ट को दिए गए हैं:—
  - (क) किसी भी व्यक्ति को हाजिर होने के लिए बाध्य करना और शपथ दिलवाकर उससे पूछताछ करना;
  - (ख) कागजात प्रस्तुत करने के लिए विवश करना;
  - (ग) गवाहों से पूछताछ के लिए अधिकार-पत्र जारी करना;
  - (घ) अन्य कोई मामला, जो नियम-निर्धारित हो।
- (3) कार्यवाही में अन्य पक्ष या पक्षों की अनुमति तथा अधिकरण की मंजूरी के बिना, अधिकरण के समक्ष विवाद की किसी भी कार्यवाही में किसी विधिवेता को अन्य किसी भी पक्ष का प्रतिनिधित्व नहीं करने दिया जाएगा।
- (4) अधिकरण मामले को शीघ्रता से निपटाएगा और जहां तक साध्य हो, कार्यवाही पूरी हो जाने पर केन्द्रीय सरकार को अपना अधिनियम प्रस्तुत करेगा।
- (5) अधिनियम प्राप्त होने पर केन्द्रीय सरकार इसे प्रकाशित करवाएगी और इसके प्रकाशन की तारीख से तीस दिन पूरे होने पर अधिनियम प्रवर्तनीय होगा :—

परन्तु यदि केन्द्रीय सरकार का यह मत है कि अधिनियम या इसका कोई अंश लागू करना जनहित की दृष्टि से उपयुक्त नहीं होगा, तो उक्त तीस दिनों की अवधि पूरी होने से पहले वह शासकीय राजपत्र में आदेश के जरिए अधिनियम को खारिज या संशोधित कर सकती है और जब केन्द्रीय सरकार ऐसा करती है तो अधिनियम यथास्थिति प्रवर्तनीय नहीं होगा या फिर संशोधनों के बाद प्रवर्तनीय होगा।

- (6) इस धारा के अंतर्गत अधिनियम प्रवर्तनीय होने पर निम्न लोगों पर बाध्यकर होगा:
  - (क) विवाद से जुड़े सभी पक्ष
  - (ख) जहां विवाद से जुड़ा पक्ष पोतस्वामी हो, वहां उसके वारिस, उत्तराधिकारी, या समनुदेशिनी।
- (7) अधिनियम में अन्यथा दी गई व्यवस्था को छोड़कर अधिनियम प्रवर्तनीय होने की तारीख से एक वर्ष तक लागू रहेगा और उसके बाद अधिनियम द्वारा बाध्य कोई पक्ष, अन्य पक्ष या पक्षों को अधिनियम को निरस्त करने के अपने आशय की सूचना जिस तारीख को देता है, उसके दो महीने बाद तक भी यह लागू रहेगा।
- (8) यदि पोतस्वामी से किसी नाविक को अधिनियम के अंतर्गत कोई धन लेना बाकी है, तो उसकी वसूली मजदूरी के रूप में की जाए।
- (9) नाविकों के किसी भी वर्ग या किसी भी संघ के नाविक और जिन पोतों पर उसे रोजगार मिला है या मिलने वाला है, उनके स्वामियों के बीच किसी विवाद पर औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 में दी गई कोई भी बात लागू नहीं होगी।

### 1.4 अधिकरण के विचारार्थ विषय

- (i) एफ एस यू आई, घरेलू व्यापार शाखा, मुंबई द्वारा दिनांक 13-7-1998 एवं 4-8-1998 को, जे एम यू, मुंबई द्वारा 8-5-1998 को तथा एन यू एस आई, मुंबई द्वारा 22-2-1999 को प्रस्तुत मांग-पत्रों की जांच करना और उचित सिफारिशें करना।
- (ii) प्रतिवादी सं. 4, 5 और 6 की सदस्यता के सत्यापन के प्रश्न पर विचार करना।
- (iii) 4 फरवरी, 1999 से शुरू की गई हड़ताल की अवधि के लिए मजदूरी की कटौती के विवाद पर विचार करना।
- (iv) घरेलू व्यापार और अपटट जलयानों में नियुक्त नाविकों के लिए नौवहन उद्योग द्वारा कार्यान्वयन हेतु मजदूरी एवं भत्तों के संशोधन, सेवा के निबंधन एवं शर्तों के संबंध में उचित सिफारिशें करना।

- (v) नौवहन कंपनियों के स्थायी कर्मचारियों, सामान्य रोस्टर के जरिए नियुक्त नाविकों, कंपनी के रोस्टर के जरिए नियुक्त नाविकों आदि जैसे विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों को दृष्टि में रखते हुए, घरेलू व्यापार और अपतट जलयानों में नाविकों के रोजगार की प्रणाली एवं निबंधन की जांच करना तथा उचित सिफारिशें करना।
- (vi) उद्योग के अन्य क्षेत्रों में प्रचलित व्यवस्था को दृष्टि में रखते हुए घरेलू व्यापार और अपतट जलयानों में नियुक्त नाविकों के लिए कल्याण न्यासों के गठन के मुद्दे की जांच करना।
- (vii) घरेलू व्यापार और अपतट जलयानों में नाविकों के रोजगार से जुड़ा अन्य कोई मुद्दा।
- 1.5 अधिकरण ने मई और दिसंबर, 99 के बीच 24 बैठकें आयोजित की, जिनके दौरान भारतीय नौवहन निगम, दि ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कंपनी, वरुण शिपिंग कंपनी, एस्सार शिपिंग कंपनी, चौगुले स्टीमशिप्स लि., इंडियन नेशनल शिप ओनर्स एसोसिएशन (आई एन एस ए), भारत संघ, नौवहन महानिदेशालय, मुंबई के नाविक पाल, फॉरवर्ड सीमेंस यूनियन ऑफ इंडिया (एफ एस यू आई), नेशनल यूनियन ऑफ सीफेयरर्स ऑफ इंडिया (एन यू एस आई) और जहाजी मजदूर यूनियन (जे एम यू) के प्रतिनिधियों की कई बार सुनवाई की गई और अधिकरण के विचारार्थ विभिन्न मुद्दों पर लिखित रूप में अपना पक्ष रखने के लिए उन्हें पर्याप्त अवसर भी दिया गया। अधिकरण के समक्ष हुई सुनवाई का कार्यवृत्त तथा संघों एवं अन्य द्वारा प्रस्तुत कागजात इस अधिनिर्णय के साथ परिशिष्ट के रूप में संलग्न हैं।

### अध्याय 2

#### विचारार्थ विषय - सं. 1 मांग-पत्र

##### 2.1 प्रारंभिक आपत्तियां

##### (क) एफ एस यू आई की आपत्तियां

एफ एस यू आई ने निम्न आधार पर एन एस यू आई के मांग-पत्र पर आपत्ति उठाई :

- उच्च न्यायालय ने एन यू एस आई को मांग-पत्र प्रस्तुत करने के लिए केवल एक सप्ताह का समय दिया। उनके द्वारा प्रस्तुत मांगों स्वतः पूर्ण नहीं थीं लेकिन वे विदेशगामी (एफ जी) जलयानों के लिए राष्ट्रीय समुद्रीय बोर्ड (एन एम बी) द्वारा किए गए समझौते पर निर्भर थी।
- चूंकि यह समझौता निर्धारित समय के बाद किया गया, इसलिए सहमति डिक्री के परिप्रेक्ष्य में एन एस यू आई की मांगों पर ध्यान न दिया जाए।
- एन यू एस आई ने यह स्पष्ट किया कि पिछले निपटारों में विदेशगामी जलयानों के लिए एन एम बी के समझौतों में ओ एस वी वेतन समझौतों के लिए निरपवाद रूप से आधार दिया गया था। आई एन एस ए ने भी इसकी पुष्टि की है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि विदेशगामी जलयान समझौता हो गया है और विचार के लिए यह उपलब्ध है मैं इस मुद्दे पर एफ एस यू आई की आपत्ति को खारिज करता हूँ।

##### (ख) एन यू एस आई की आपत्तियां

- एफ एस यू आई ने ओ एस वी के संबंध में अपना मांग-पत्र केवल एस सी आई को प्रस्तुत किया है। इसमें पूरा उद्योग समाहित नहीं है, इसलिए पूरे उद्योग के लिए एक सामान्य समझौता तैयार करने के उद्देश्य से इसे नजरअंदाज किया जाए।
- उच्च न्यायालय के समक्ष अवसर मिलने पर भी वे पूरे उद्योग के लिए अपनी मांगों को विस्तृत करने में विफल रहे।
- इन सबके बावजूद यह तथ्य है कि ओ एस वी के लिए एफ एस यू आई का मांग-पत्र आई एन एस ए को एस सी आई से प्राप्त हुआ और आई एन एस ए ने एफ एस यू आई को लिखा है कि वे उद्योग के प्रतिनिधित्व के लिए अपना बहुमत सिद्ध करें, ताकि उनकी मांगों पर विचार किया जा सके। हड़ताल का नोटिस भी पूरे उद्योग के संदर्भ में है और सत्यापन का मुद्दा भी इस अधिकरण के समक्ष ही है। इसलिए मैं एन यू एस आई की आपत्ति को खारिज करता हूँ।

##### 2.2 मूल वेतन

- मांगों की वित्तीय विवक्षाओं के अभिकलन के लिए मूल मजदूरी शब्द की व्यापकता को स्पष्ट करना आवश्यक है, क्योंकि अन्य लाभों को तब मूल वेतन के प्रतिशत के रूप में बताया जा सकता है। एफ एस यू आई ने पहले यह सुझाव दिया था कि 'मूल मजदूरी' में मूल मजदूरी, पूरक मजदूरी, विशेष भत्ता, तटीय भत्ता और ओ एस वी भत्ता शामिल किया जाए। तथापि, चर्चा के बाद

सर्वसम्मति से यह माना गया कि 'मूल मजदूरी' प्राथमिक आधार है, जिसमें अन्य परिलब्धियां जोड़ी जाती हैं, इसलिए इन परिकलनों के उद्देश्य से सभी भत्तों एवं अन्य लाभों को इसमें शामिल नहीं किया जाएगा।

### 2.3 नाविकों के लिए वेतनमानों की स्वीकार्यता

- संघों ने यह दावा किया कि चूंकि नाविक नौवहन कंपनियों के स्थायी कर्मचारी होते हैं, इसलिए उन्हें अधिकारियों के वेतनमानों की श्रेणी में वेतनमान देना चाहिए। आई एन एस ए ने इसके विपरीत यह तर्क दिया कि नाविकों का रोजगार समुद्र-यात्रा से जुड़ा है और इसलिए यह निरंतर या स्थायी नहीं होता। इसके साथ ही अधिकारियों और नाविकों के कार्यों की प्रकृति, जिम्मेदारियों में काफी अंतर होता है और इसलिए दोनों में तुलना करना व्यर्थ है।

यह ध्यान में आया कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम के अंतर्गत नाविकों को नाविक रोजगार कार्यालय में अपना पंजीयन कराना होता है। इसके अलावा, कुछ कंपनियां भी उनका रोस्टर रखती हैं। जब भी किसी कंपनी को समुद्र-यात्रा के लिए, पोत पर नाविकों की जरूरत पड़ी, उसने कंपनी रोस्टर के अनुसार इसे पूरा किया। समुद्र-यात्रा की समाप्ति पर नाविक को कार्यमुक्त करके पोत से उतार दिया गया। उस समय, पोत पर की गई 'नियमित सेवा' के लिए नाविक को देय पूरी मजदूरी, भत्ते और छुट्टियों एवं छुट्टियों की मजदूरी सहित सभी लाभ दे दिए गए। सामान्य या कंपनी के रोस्टर के सभी नाविकों को कार्यमुक्त किए जाने के बाद कुछ भी भुगतान किया जाना बाकी नहीं था, यद्यपि जरूरत होने पर प्राथमिकता के आधार पर बुलावे के लिए सामान्य/कंपनी रोस्टर पर कायम रहते हैं।

अतः नाविकों का रोजगार एवं आबंधन निरंतर नहीं था। वे चलायमान समुदाय की तरह थे, जिन्हें पोत से कार्यमुक्त करके हटा दिया जाता था और रोजगार में नियमित रूप से व्यवधान होते थे। चूंकि एक समुद्र-यात्रा से दूसरी यात्रा के बीच व्यवधान अवधि होती थी, इसलिए यह निरंतर भुगतान की सेवा नहीं है और स्थायित्व एवं वेतनमान उनके संवर्ग के लिए प्रयोध्य नहीं है।

### 2.4 आई एल ओ कन्वेंशन के अनुसार वेतन

एफ एस यू आई ने दावा किया कि वेतन, कार्य-घंटों और कर्मी-संख्या (समुद्र) पर 1958 की आई एल ओ कन्वेंशन सं. 109 के अनुसार 1-5-1958 को मूल वेतन 385 यू.एस. डॉलर अर्थात् 16,555 रु. प्रतिमाह निर्धारित किया गया है। इस वेतन का भुगतान न करके हम आई एल ओ कन्वेंशन का उल्लंघन कर रहे हैं।

आई एन एस ए के प्रतिनिधि ने स्पष्ट किया कि उक्त कन्वेंशन में इसे न्यूनतम टनभार अपेक्षाओं सहित न्यूनतम आवश्यक संख्या में देशों का अनुसमर्थन मिलने की बात कही गई है जिसके अभाव में यह कन्वेंशन कभी लागू नहीं हो पाया। 1996 में आई एल ओ समुद्रीय सम्मेलन को इसे नाविक कार्य-घंटे और पोतों की कर्मी-संख्या कन्वेंशन 1996 (सं 180) नामक नये प्रपत्र से हटाना पड़ा और वेतन को कन्वेंशन से निकालकर दूसरे प्रपत्र (सं. 187) की सिफारिशों में शामिल कर दिया गया। ये अभी तक लागू नहीं हो पाई हैं और किसी भी देश ने इन्हें अब तक स्वीकार नहीं किया है। संघों ने इसका खंडन किया है। दिए गए स्पष्टीकरण को देखते हुए मुझे आई एल ओ न्यूनतम वेतन दिए जाने का कोई मामला नजर नहीं आया।

### 2.5 कार्य-घंटे

सभी संघों ने यह मांग की कि नाविकों के सामान्य कार्य-घंटे वर्तमान में 44 घंटे प्रति सप्ताह से घटाकर 40 घंटे प्रति सप्ताह किए जाएं। इसका कारण यह दिया गया कि व्यापार और उद्योग के अन्य क्षेत्रों में एक मजदूर को केवल 40 घंटे प्रति सप्ताह कार्य करना पड़ता है।

आई एन एस ए के प्रतिनिधि ने दावा किया कि भारतीय या विदेशी ध्वज के विदेशगामी या घरेलू व्यापार के पोतों पर सामान्य कार्य-घंटे 44 घंटे प्रति सप्ताह निर्धारित किए गए हैं। कार्य की प्रकृति को देखते हुए आई एल ओ ने भी अपने वाणिज्यिक पोत परिवहन (न्यूनतम मानक) कन्वेंशन 1976 (सं. 147) के अनुच्छेद 2(ए); में नाविकों के लिए सुरक्षा मानक, कार्य-घंटे आदि निर्धारित किए हैं। इस कन्वेंशन का अनुसमर्थन करने के बाद भारत सरकार ने हाल ही में धारा 138 में संशोधन करके वाणिज्यिक पोत परिवहन (संशोधन) अधिनियम 1998 की धारा 138 ए जोड़ दी है, जिसमें नाविकों के सामान्य कार्य-घंटे 48 घंटे प्रति सप्ताह अनुबंधित किए गए हैं। संघों ने यह तथ्य स्वीकार किया है। इसलिए वर्तमान के 44 घंटे प्रति सप्ताह में किसी बदलाव की आवश्यकता नहीं है।

### 2.6 ओवरटाइम

संघों ने मुद्दा उठाया कि वर्तमान समझौते में प्रति घंटे ओवरटाइम की दर निश्चित की गई है। तथापि, ओवरटाइम के परिकलन की प्रक्रिया पर संघों और आई एन एस ए के बीच विवाद है। आई एन एस ए द्वारा प्रस्तुत घरेलू व्यापार नाविक (नामत: नाविक कर्णधार) की प्रतिनिधि श्रेणी के लिए वेतन एवं भत्तों के विवरण के अनुसार, यह देखा गया है कि दिया जाने वाला न्यूनतम

ओवरटाइम 170 घंटे प्रतिमाह के लिए है। आई एन एस ए ने यह स्पष्ट किया कि वास्तविक वेतन लागत लेखा अभिलेखों के अनुसार पोतस्वामियों को आने वाली प्रति नाविक औसत ओ टी लागत परिकलित करते समय वर्तमान वेतनों के भाग ए में 170 घंटे ओवरटाइम वेतन और भाग बी में अतिरिक्त ओवरटाइम वेतन को शामिल किया गया है। उन्होंने यह भी बताया कि विदेशगामी नाविकों के लिए एन एम बी (I) समझौता 1996-98 के अंतर्गत द्विपक्षीय वेतन समझौते की बातचीत के दौरान, वास्तविक ओ टी घंटों के लिए आधार चिन्ह के रूप में 170 ओ टी घंटों पर दोनों पक्ष सहमत थे। आई एन एस ए - जे एम यू समझौता (1996-98) करते समय भी यही आधार लिया गया था। अतः आई एन एस ए ने यह स्पष्ट किया कि कार्य दिनों एवं ओवरटाइम की आवश्यक संख्या पूरी करने पर, प्रत्येक श्रेणी का नाविक एक महीने में 170 घंटे न्यूनतम ओवरटाइम के लिए पात्र था। एफ यू एस आई के प्रतिनिधि ने भारतीय नौवहन निगम के पोत पाल का एक पत्र प्रस्तुत किया, जिसमें 120 घंटे का न्यूनतम ओवरटाइम दिखाया गया था। जब यह मामला सत्यापन के लिए एस सी आई के समक्ष लाया गया, तो एस सी आई के उसी पोत पाल ने लिखित रूप में इसकी पुष्टि की कि न्यूनतम ओवरटाइम 170 घंटे दिया गया है।

साक्ष्यतः न्यूनतम ओवरटाइम दिए जाने की कार्यविधि की कानूनी मान्यता संदेहास्पद है, लेकिन इसमें कार्य-व्यवहार एवं परंपरा की शक्ति काम कर रही है। मेरे समक्ष प्रस्तुत साक्ष्य के आधार पर मैंने यह पाया है कि दिए जाने वाला न्यूनतम ओवरटाइम 170 घंटे प्रतिमाह होता है, बशर्ते कि नाविकों ने शर्तों को पूरा किया हो।

## 2.7 नई मदें

जे एम यू और एफ एस यू आई ने कई नये भत्तों की मांग की है, जैसे :

- यात्री मार्ग भत्ता,
- मकान किराया भत्ता,
- शोर मरम्मत ध्वनि प्रदूषण भत्ता,
- कार्य पोशाक धुलाई,
- छुट्टी यात्रा खर्च,
- परिवार कल्याण चिकित्सा योजना,
- संवहन एवं वाहन भत्ता,
- समुद्र में बिताई छुट्टी की प्रतिपूर्ति,
- टैंकर/रसायन/गैस/एसिड भत्ता

इन सभी नई मदों पर विस्तार से चर्चा हुई और इसे कार्यवृत्त में रिकार्ड किया गया। जे एम यू के मांग-पत्र के वित्तीय विवक्षा से वर्तमान वेतन बिल में 454.73 % की वृद्धि होगी, जबकि एफ एस यू आई के मांग-पत्र के लिए यह वृद्धि 383% है। इन मांगों के संदर्भ में यह पाया गया कि 1994-96 के समझौते से तब के वर्तमान वेतनों में 21.82% की वृद्धि हुई और 1996-98 के समझौते से केवल 21.32% की वृद्धि हुई। यह भी एक मान्य तथ्य है कि परिलब्धियों में प्रतिशत वृद्धि के संदर्भ में, पिछले घरेलू व्यापार समझौते विदेशगामी नाविकों के लिए एन एम बी से किए गए समझौतों के अनुरूप थे। 1994-96 के एन एम बी समझौते से घरेलू व्यापार की 21.82% वृद्धि की तुलना में 28.58% की वृद्धि हुई। 1996-98 में एन एम बी समझौते से 21.41% की वृद्धि हुई, जबकि घरेलू व्यापार समझौते से 21.3% की वृद्धि हुई। 1998-2000 के एन एम बी समझौते में परिलब्धियों में 16.85% की वृद्धि हुई है, जिसमें से 12% वृद्धि मूल वेतन में हुई है। तार्किक रूप से इस समझौते का वित्तीय बोझ तुलनीय होना चाहिए।

तथ्यों से यह प्रमाणित होता है कि संघों द्वारा 454.73% और 383% की श्रेणी में वेतन एवं भत्तों में वृद्धि की मांग अकल्पनीय है तथा इसे न तो पिछली कार्यविधि के आधार पर न्यायोचित माना जा सकता है और न ही व्यापक जनहित के आधार पर। बहुत समझाने-बुझाने के बाद भी वे वृद्धि को क्रमशः 62.26% एवं 101% तक कम कर सकते हैं।

1998-2000 के लिए विदेशगामी नाविकों को दी गई 16.85% वृद्धि को देखते हुए मैं घरेलू व्यापार नाविकों के लिए 16.50% की वृद्धि को उचित मानती हूँ। वित्तीय संदर्भ में, अतिरिक्त लाभों के लिए अनंतिम रूप से यह समग्र सीमा निश्चित करने में, नई मदों को लेने से पहले हमें प्रथमतः परिलब्धियों की वर्तमान मदों को बनाए रखते हुए उनमें सुधार करना चाहिए। मुझे लगता है कि संघों द्वारा वर्तमान परिलब्धियों में मांगी गई वृद्धि ही 16.5% की सीमा से बहुत अधिक है, इसलिए मेरे लिए नई मांगों पर विचार करने की कोई गुंजाइश ही नहीं है।

**घरेलू व्यापार नाविक-संस्तुत वेतन एवं भत्ते****2.8 मूल वेतन**

संघों द्वारा नाविक कर्णधार की प्रतिनिधि श्रेणी के लिए मूल वेतन में वृद्धि की मांग निम्नलिखित है :

जे एम यू 451.47%

एम एस यू आई 36%

पक्षों द्वारा प्रस्तुत विवरणों और अधिकरण द्वारा दर्ज की गई चर्चा को ध्यान में रखते हुए यह देखा गया कि मूल वेतन में वृद्धि के लिए संघों की मांग न्यायोचित नहीं है। पिछले आंकड़ों को देखने पर पता चलता है कि नाविक कर्णधार की प्रतिनिधि श्रेणी को एन एम बी समझौते की तलना में घरेलू व्यापार (एच टी) के तहत दी गई मूल वेतन की वृद्धि निम्नलिखित है :

(प्रतिमाह रु. में)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
2000	1970	2300	2270	2750	2720	3080

दूसरे शब्दों में, जो एच टी के लिए है उसकी एन एम बी के अंतर्गत बढ़ोतरी दर्शाए से संगत है। 16.5% निर्धारण के ऊपर की उच्चतम सीमा के अनकूलन में नाविकों के सभी वर्गों को देय मासिक मूल मजदूरी पैरा 2.11 के अनुसार 12% बढ़गी।

**2.9 बोनस**

उसी तरह संघों द्वारा मांग की गई नाविकों के प्रतिनिधियों के लिए बोनस की बढ़ोतरी निम्नानुसार है :

जे एम यू 819.12%

एफ एस यू आई 291.42%

यह स्पष्ट है कि इसे स्वीकृत किया नहीं जायेगा। पिछले डेटा के अनुसार बोनस की बढ़ोतरी निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
300	296	345	341	413	408	462

हितों की कुल उच्चतम सीमा के अनकूलन में पैरा 2.11 में उल्लेख के अनुसार बोर्ड पर या प्रो-रेटा के अनुसार होम ट्रेड नाविकों जैसे प्रत्येक वर्ग प्रतिमाह मूल मजदूरी के 15% की दर से बोनस पाने के हकदार होंगे। (यह बोनस छुट्टी के अवधि में देय नहीं होगा।)

**2.10 अतिरिक्त समय भत्ता**

संघों द्वारा मांग की गई नाविकों के प्रतिनिधि वर्गों के लिए अतिरिक्त समय में बढ़ोतरी निम्नानुसार है।

जे एम यू 451.43%

एफ एस यू आई 244%

यह स्पष्ट है कि ऐसी अत्यधिक बढ़ोतरी स्वीकृत नहीं होगी। पिछले डाटा के अनुसार अतिरिक्त समय भत्ते में बढ़ोतरी निम्न प्रकार से है।

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
2,203	2,635	3,076	3,036	3,678	3,638	4,119

कुल वित्तीय विचक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि, यदि नाविकों के उपस्थिति की स्थिति संतोषजनक है तो 170 घंटों की न्यूनतम दूर से नाविक को अतिरिक्त समय भत्ता का दर नीचे दर्शाए गए तालिका के अनुसार प्राप्त होगा।

## 2.11 होम ट्रेड नाविकों के लिए सिफारिश की गई मूल मजदूरी, बोनस और अतिरिक्त समय भत्ता

( रु. में )

श्रेणी	1-4-98 से 31-3-2000 मूल मजदूरी	मूल मजदूरी का 15% की दर से बोनस	अतिरिक्त समय भत्ते का दर प्रति घंटे के लिए
<b>डेक विभाग</b>			
कारपेंटर	3835.00	575.25	30.15
सेरंग	3490.00	523.50	27.45
टिंडल/कसाब	3265.00	489.50	25.45
टिंडल	3130.00	469.75	24.90
कसाब	3035.00	455.25	23.00
सिकुनि/हेल्समन	3050.00	457.50	24.00
सिमन	2900.00	435.00	22.80
कुकुक ( बावर्ची )	3050.00	457.50	24.00
कुकुक ( बावर्ची )	2795.00	419.25	22.00
<b>यांत्रिक विभाग</b>			
सेरंग	3490.00	523.50	27.45
टिंडल	3265.00	489.75	25.70
टिंडल	3130.00	489.75	25.70
कसाब	3035.00	455.25	23.90
डॉन्की/ग्रीसर	3035.00	455.25	23.90
इ. आर. रेटिंग II	2795.00	419.25	22.00

श्रेणी	1-4-98 से 31-3-2000 तक मूल मजदूरी	मूल मजदूरी का 15% की दर से बोनस	प्रति घंटे के लिए अतिरिक्त समय भत्ते का दर
कुकुक ( बावर्ची )	3050.00	454.50	24.00
<b>सलून विभाग</b>			
बटलर/चीफ स्टीवर्ड	3675.00	551.25	28.90
चीफ कुक और बेकर	3490.00	523.50	27.45
चीफ कुक	3490.00	523.50	27.45
दूसरा कुक	3050.00	457.50	24.00
शाकाहारी कुक	3050.00	457.00	24.00
पेंन्टीमैन	3050.00	457.50	24.00
लॉन्ड्रीमैन	3130.00	469.50	24.60
3रा कुक	2795.00	419.25	22.00
सा. स्टीवर्ड	2900.00	435.00	22.80
(i) की दर में सलून युटीलीटी हैंड	2700.00	405.00	21.25
(ii) स्कूलॉन	2700.00	405.00	21.25
पेंन्टीमेट	2700.00	405.00	21.25

एन एम बी 1998—2000 करारनामे के अनुसार एफ जी नाविक को दिए क्वांटम के आधार पर वृद्धि (12.00% में वृद्धि नहीं)  
सूचना : यदि कंपनी द्वारा सिफारिश की गई तो यूटिलिटी हेंड और स्कूलोंन पदोन्नति के लिए पात्र होंगे।

#### परिशिष्ट

संघो द्वारा नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए अतिरिक्त वृद्धि की मांग निम्नानुसार है।

जे एम यू 153.16%

एफ एस यू आई मूल वेतन में समाविष्ट

यह स्पष्ट है कि ऐसी उच्च मांगों की स्वीकृति नहीं दी जायेगी। पूर्व डाटा के अनुसार अतिरिक्त वृद्धि इस प्रकार है :—

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
1,100	1,085	1,100	1,085	1,200	1,185	1,200

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि होम ट्रेड क्रू बोर्ड पर वास्तविक सेवा अवधि के दरम्यान रु. 1185/- की दर से अतिरिक्त वृद्धि के लिए पात्र होंगे।

#### 2.12 वरीयता सूची

नाविक हेल्समेन प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा वरीयता सूची में वृद्धि की मांग निम्न प्रकार से है :

जे एम यू— 460%

एफ एस यू आई—मूल वेतन में समाविष्ट

यह मांग उच्च है। पूर्व डाटा के अनुसार वरीयता सूची की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
100	100	100	100	125	125	125

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविकों द्वारा बोर्ड पर सेवा के तहत संतोषजनक सेवा रहने पर नाविकों के सभी वर्गों को वरीयता सूची का लाभ दिया जायेगा। वरीयता सूची का दर निम्न प्रकार से होगा।

4 वर्ष की नियमित सेवा पूरी करने पर रु. 115/- प्रति माह

6 वर्ष की नियमित सेवा पूरी करने पर रु. 120/- प्रति माह

8 वर्ष की नियमित सेवा पूरी करने पर रु. 125/- प्रति माह

#### 2.13 छुट्टी की मजदूरी

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा छुट्टी की मजदूरी में वृद्धि की मांग निम्न प्रकार से है :

जे एम यू 678.21%

एफ एस यू आई 176%

यह मांग उच्च है। पूर्व डाटा के अनुसार छुट्टी की मजदूरी में की गई वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
550	542	633	624	779	771	873



कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि होम ट्रेड नाविक द्वारा बोर्ड प्रो-रेटा पर मूल मजदूरी के साथ एक साल की वास्तविक नियमित सेवा पूर्ण करने के पश्चात् प्रत्येक वर्ष में 102 दिन की छुट्टी लेने के पात्र होंगे।

## 2.14 अर्जित अवकाश पर निर्वाह-भत्ता

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई निर्वाह भत्ते की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 394.12%

एफ एस यू आई : मूल वेतन में समाविष्ट

यह मांग उच्चतम है। पूर्व डाटा के अनुसार निर्वाह भत्ते में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
454	454	578	578	850	850	850

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि प्रदत्त अर्जित अवकाश पर प्रत्येक दिन के लिए देय रु. 100/- का अतिरिक्त निर्वाह भत्ता बढ़ाकर दिनांक 1-4-1996 से रु. 125/- किया जाए।

## 2.15 तटीय भत्ता

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई तटीय भत्ते में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 1002.94%

एफ एस यू आई : मूल वेतन में समाविष्ट

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में वृद्धित तटीय भत्ते निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
1,000	0	1,150	568	1,375	680	1,540

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि तटीय भत्ते मूल वेतन के 25% रहेंगे।

## 2.16 भविष्य निधि

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई भविष्य निधि में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 355.85%

एफ एस यू आई : 193%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में वृद्धित भविष्य निधि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
320	370	413	408	485	576	633

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविक भविष्य निधि में नियोक्ताओं एवं नाविकों के अंशदान की दर नियमित सेवा के लिए मूल वेतन, वृद्धि, वरीयता वृद्धि और अर्जित छुट्टी वेतन का 12% (बारह प्रतिशत) होगा।

**2.18 उपदान**

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई उपदान में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 812.5%

एफ एस यू आई : 144%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में देखा गया है कि उपदान में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
267	308	344	340	404	400	440

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि उपदान योजना के अंतर्गत कर्मचारी और नाविकों के भुगतान की दर मूल मजदूरी के 8.33% होगा।

**2.19 कल्याण निधि**

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई वृद्धित कल्याण निधि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 1614.29%

एफ एस यू आई : 2226%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में देखा गया है कि कल्याण निधि में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
200	175	200	175	200	175	200

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि होम ट्रेड में नाविकों के सभी वर्गों को रु. 200/- प्रति माह कल्याण निधि प्राप्त होगा।

**2.20 वार्षिकी पेंशन**

नाविक हेल्समेन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई वार्षिक पेंशन की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 1566%

एफ आर यू एस आई : 82.22%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों में देखा गया है कि वार्षिक पेंशन में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रु. में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
00	00	350	350	450	450	11,50

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि पेंशन और वार्षिकी पर वर्तमान में मिल रही रु. 450/- की राशि को बढ़ाकर दिनांक 1-4-98 से प्रति माह रु. 1150/- किया जायेगा।

**2.21 गणवेश बनाने वालों :**

संघों द्वारा नाविक कर्णधार की प्रतिनिधि श्रेणी के लिए कार्य पोशाक बनवाई में मांगी गई वृद्धि निम्नलिखित है :

जे एम यू : 402.41%

एफ एस यू आई : 602.41%

पूर्व डाटा में एन एम बी करारों के अनुसार यह देखा गया है कि गणवेश बनाने वालों के भत्तों में वृद्धि निम्न प्रकार से है।

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
00	58	00	67	00	83	00

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविक श्रेणी के लिए वर्तमान में मिल रहा रु. 83/- का भत्ता बढ़कर रु. 167/- प्रतिमाह होगा।

## 2.22 बोर्ड पर संभरण करने वाले :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई बोर्ड पर संभरण करने वालों का भत्ता निम्न प्रकार से होगा :

जे एम यू : 159%

एफ एस यू आई : 196.3%

पूर्व डाटा के अनुसार होम ट्रेड करारों में यह देखा गया है कि बोर्ड पर संभरण करने वालों का भत्ता बढ़कर प्रति दिन निम्न प्रकार से है :

(रुपयों में)

1992—94		1994—96		1996—98	
एच टी	एच टी	एच टी	एच टी	एच टी	एच टी
85		110		135	

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि रु. 135/- का वर्तमान दर (रु. 4050/ प्र.माह) बढ़कर दिनांक 1-4-98 से रु. 170/ प्रति दिन (रु. 5,100/- प्र. माह) होगा।

## 2.23 पोत का रख-रखाव

नाविक हेल्समन प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई पोत के रखरखाव के लिए मिलने वाले भत्तों की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 150%

एफ एस यू आई : 66.67%

पूर्व डाटा में एन एम बी करारों में देखा गया है कि पोत के रखरखाव के लिए मिलने वाले भत्ते की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
80	70	70	70	120	120	200

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि पत्तन में होने पर पोत की रखवाली के लिए नाविक को उसके सामान्य निगरानी कार्य के अलावा पोत पर रहने की हिदायत दी जाती है, तो उसे 1-4-1998 से रु. 80/- प्रति रात्रि पोत निगरानी भत्ता दिया जायेगा।

## 2.24 बॉइलर/स्कॅवेन्जर/ट्रंक क्लीनर :

नाविकों के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई बॉइलर/स्कॅवेन्जर/ट्रंक क्लीनर को मिलने वाले भत्तों की वृद्धि निम्न प्रकार से है:

जे एम यू : 266.67%

एफ एस यू आई : परिमाणित नहीं है

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी के करारों से यह देखा गया है कि वृद्धि भत्ते की दरें निम्न प्रकार से हैं :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
—	56	56	56	75	75	75

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि आंतरिक सफाई, और बाईलर की सफाई या डिजल इंजीन के स्केवेंजर ट्रंक की सफाई या ट्यूब की सफाई या पिछले हिस्सों की सफाई के लिए नाविक को प्रत्येक बाईलर या सिलिन्डर के लिए रु. 75 अदा किये जायेंगे।

## 2.25 खराब कार्गो भत्ता :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग किया गया खराब कार्गो भत्ता बढ़कर निम्नानुसार है :

जे एम यू : 400%

एफ एस आई : 00%

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों से यह देखा गया है कि यह भत्ता बढ़कर निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
—	—	—	—	30	30	30

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि दिनांक है 1-4-1998 से पोत भार या कोयलों को बाहर करना (ढोना) (बंकर कोयले के अतिरिक्त) सीमेंट, कार्बन ब्लक पेट्रोलियम कोक, सल्फर का ढेर (बंम में नहीं) या क्लीन्सर का ढेर (बैग में नहीं) प्रत्येक का वजन (कुल मिलाकर 500 टनों से अधिक होने पर प्रत्येक नाविक को पोत पर कार्य करने की अवधि में खराब कार्गो सफाई भत्ता रु. 30 प्रति दिन की दर से अदा किया जाएगा।

यह व्यय 12 घंटों तक कार्य करने पर आधे दर में और 12 घंटों से उपर किसी भी अवधि तक कार्य करने पर पूर्ण दर अदा किया जाए।

इस तरह के व्यय कि लिए दिवस तय किया जाय और कार्गो पर माल भरना/उतारना (ढोना) का वास्तविक प्रारंभ करने पर 24 घंटों तक की गणना की जाए। इस प्रकार की सुविधा का सत्यापन करने हेतु और नाविकों द्वारा खराब कार्गो सफाई भत्ते के दावे का सत्यापन करने हेतु मास्टर या कार्यकारी अधिकारी नियुक्त किया जाए और उन्हें लॉग बुक रखने के लिए कहें तथा उस लॉग बुक में किस प्रकार के माल का चढ़/उतार (होने) की आवश्यक प्रविष्टियों का रिकार्ड दर्ज करने के लिए कहा जाए।

## 2.26 राष्ट्रीय अवकाश :

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा राष्ट्रीय छुट्टी के दिन कार्य की क्षतिपूर्ति के लिए भत्तों में वृद्धि की मांग निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 451.40%

एफ एस यू आय : परिमाणित नहीं है

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करारों से यह देखा गया है कि इन भत्तों में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
—	65	75	74	108	107	121

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि 1-4-1998 से पांच राष्ट्रीय छुट्टियां प्राप्त होंगी और अन्य राष्ट्रीय छुट्टियों के लिए सभी नाविकों को (छूट प्राप्त वर्गों को छोड़कर) उनके सामान्य मजदूरी के अतिरिक्त उस दिन के कार्य घंटों पर अतिरिक्त समय भत्ता प्राप्त होगा।

**2.27 रिटेंशन भत्ता :**

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई रिटेंशन भत्ते में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 451.19%

एफ एस यू आई : 100%

एन ए एम बी के करारों में वृद्धि पूर्व पद्धति के अनुसार यह देखा गया है कि रिटेंशन भत्ता निम्नानुसार बढ़ाया गया है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
119	44	51	50	61	60	68

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि सभी श्रेणी के नाविकों को पोत पर रोका जाता है तो उन्हें रिटेंशन भत्ता पूर्व पद्धति के अनुसार दिया जाए किन्तु 1-4-1998 से परिशोधित मूल मजदूरी के अनुसार।

**2.28 रिटेंशन निर्वाह भत्ता :**

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई वृद्धि रिटेंशन निर्वाह भत्ता निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 191.89%

एफ एस यू आई : 100%

पूर्व डाटा से एल एम बी करारों के अनुसार भत्ते की वृद्धि राशि निम्नानुसार है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एस बी
150	83	83	83	133	133	183

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविक बंदरगाह पर चयन के बाद संक्रमण काल में, चयन के बाद अम्बुथ, और चिकित्सा उपचार के दरम्यान वापस आने पर उन्हें उस दिन से अदा की मजदूरी के साथ रु. 165 प्रति दिन की दर से निर्वाह भत्ता दिया जाए। कंपनी द्वारा रहने तथा खाने की व्यवस्था को छोड़कर।

**2.29 चिकित्सा/निर्वाह भुगतान :**

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग की गई चिकित्सा/निर्वाह भुगतान की वृद्धि राशि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 302.84%

एफ एस यू आई : परिमाणित नहीं

पूर्व डाटा के अनुसार एन एम बी करार में यह देखा गया है कि अतिरिक्त समय भत्ते की वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
142	141	152	151	212	211	268

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि नाविक उनके करार किए गए बंदरगाह के अतिरिक्त भारत के किसी भी बंदरगाह पर चिकित्सा उपचार के अधीन है तो ऐसे मामलों में उन्हें स्वस्थ होने तक मजदूरी भुगतान अदा किए जाने के तुरन्त बाद से अधिकतम अवधि 16 सप्ताह तक मूल मजदूरी अदा की जायेगी।

**2.30 पोर्टेज/वाहन भत्ता :**

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा मांग किया गया वृद्धि पोर्टेज/वाहनभत्ता निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 614.29%

एफ एस यू आई : 100%

पूर्व डाटा से एन एम बी करारों में वृद्धि के अनुसार निम्नानुसार वृद्धि की गई है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
70	70	70	70	70	70	70

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि दिनांक 1-4-1998 से पोर्टेज/वाहन भत्ता की दरें रु. 70 प्रति दिन होगी।

**2.31(क) देश-प्रत्यावर्तन :**

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए संघों द्वारा की गई मांग के अनुसार देश प्रत्यावर्तन भत्ते में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

जे एम यू : 200%

एफ एस यू आई : 100%

पूर्व डाटा से एन एम बी के करारों में वृद्धि से यह देखा गया है कि भत्तों में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
100	89	89	89	89	89	102

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि 1-4-1998 से सभी नाविकों को देश प्रत्यावर्तन के लिए भत्ता पूर्व पद्धति के अनुसार अदा की जाए।

**2.31 (ख) अतिरिक्त समय भत्ते में अंतर :**

पूर्व पद्धति और एन एम बी करारों में वृद्धि के अनुसार यह देखा गया है कि भत्तों में वृद्धि निम्न प्रकार से है :

(रुपये में)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी	एच टी	एन एम बी
2,517	2,480	2,895	2,857	3,462	3,424	3,877

कुल वित्तीय विवक्षा को ध्यान में रखते हुए मेरा यह निर्णय है कि सभी वर्गों के नाविकों को अतिरिक्त समय में तफावत कि राशि निम्न प्रकार से दी जायेगी :

प्रति घंटे का दर रु. में = मूल वेतन  $\times 1.5 \times 44 \times 52$

**2.31 (ग) परिचालन भत्ता :**

नाविक हेल्समन के प्रतिनिधि वर्गों के लिए यह भत्ता देय नहीं होगा, फिर भी नाविकों के अन्य वर्ग के लिए यह भत्ता रु. 25 प्रति माह की दर से प्राप्त होगा।

**2.31 (घ) मृत्यु और विकलांग :**

मृत्यु और विकलांगों की स्थिति पर क्षतिपूर्ति भुगतान के लिए परिकलन की सिफारिश की गई है। परिशोधित दरें परिकलन के आधार पर रहेंगी।

**2.31 ( ड ) गंभीर ( सेवेन्ज ) क्षतिपूर्ति**

गंभीर क्षतिपूर्ति के लिए क्षतिपूर्ति का भुगतान के लिए परिकलन की सिफारिश की गई है। परिशोधित दरें परिकलन के आधार पर रहेंगी।

**2.31 ( च ) अत्यधिक ( रिडुनडन्सी ) क्षतिपूर्ति**

अत्यधिक क्षतिपूर्ति के लिए भुगतान के परिकलन की सिफारिश की गई है। परिशोधित दरें परिकलन के आधार पर रहेंगी।

**2.31( छ ) दीर्घ सेवा लाभ**

नाविकों के लिए दीर्घ सेवा लाभ के परिकलन के लिए, क्षतिपूर्ति की वर्तमान विधि संशोधित दरों के साथ संस्तुत की गई है,

**2.32 घरेलू व्यापार के नाविकों की श्रेणी का प्रतिनिधित्व करने के लिए परित्यब्धियों का बोझ ( बशर्ते उचित रूप से शर्तों को पूरा करता हो )**

मद		मानदंड	एकक	वर्तमान मजदूरी	वृद्धि		मजदूरी में वृद्धि
					प्रतिशत	रुपये	
1	2	3	4	5	6	7	8
क मासिक परित्यब्धियां				1996-98			
1.	मूल वेतन	निश्चित दर	माह के लिए	2,720	12.1	330	3,050
2.	बोनस	मूल वेतन का 15%	माह के लिए	408	12.1	50	458
3.	समयोपरि	माह के 170 घंटे मूल दर के 1.5 बार में	माह के लिए	3,638	12.1	442	4,080
4.	पूरक	निश्चित दर	माह के लिए	1,185	0.0		1,185
5.	वरिष्ठता पूरक	निश्चित दर	माह के लिए	125	0.0	—	125
6.	छुट्टी की मजदूरी	वर्ष के 102 दिन	माह के लिए	771	12.1	94	864
7.	छुट्टी पर जीविका भत्ता	निश्चित दर	माह के लिए	850	0.0	—	850
8.	कोस्टल भत्ता	मूल वेतन के 25%	माह के लिए	680	12.1	83	763
9.	भविष्य निधि	12% (मूल वेतन + पूरक+ वरिष्ठता पूरक + छुट्टी की मजदूरी)	माह के लिए	576	8.8	51	627
10.	उपदान	8.33% (मूल वेतन + पूरक+ वरिष्ठता पूरक + छुट्टी की मजदूरी)	माह के लिए	400	8.8	35	435
11.	कल्याण निधि	निश्चित दर	माह के लिए	175	14.3	25	200
12.	पेन्शन और वार्षिक वेतन	निश्चित दर	माह के लिए	450	155.6	700	1,150
13.	पोशाक बनाना	निश्चित दर	माह के लिए	83	100.8	84	167

1	2	3	4	5	6	7	8
14.	पोत पर भोजन सामग्री निश्चित दर		माह के लिए	4,050	25.9	1.050	5,100
	ख अन्य भत्ते						
15.	पोत अनुरक्षण	रु. 60 दिन के लिए दो दिन महिने के लिए	माह के लिए	120	33.3	40	160
16.	बाइलर/सफाई कर्मी	रु. 75 एक बार के लिए महिने में एक बार	माह के लिए	75	0.0	—	75
17.	मैला कार्गो भत्ता	रु. 30 दिन के लिए महिने में एक बार	माह के लिए	30	0.0	—	30
18.	राष्ट्रीय छुट्टियां	वर्ष के लिए 6 राष्ट्रीय छुट्टियां दिन के 10 घंटे समयोपरि दर से	माह के लिए	107	12.1	13	120
19.	बने रहना भत्ता	करारनामा की अवधि में मूल वेतन के 20 दिन में 10 माह की अवधि	माह के लिए	181	12.1%	22	203
20.	जीविका	रु. 120 दिन के लिए आवास भत्ता और भोजन भत्ता 20 दिन के लिए एक माह में 10 माह की अवधि में	माह के लिए	480	0.0%	—	480
21.	चिकित्सा मजदूरी जीविका	एक दिन का मूल वेतन और भोजन भत्ता रु. 120 दिन के लिए	माह के लिए	211	5.2	11	222
22.	कुली भाड़ा/सवारी भाड़ा	महीने में एक ट्रिप के लिए रु. 70 एक ट्रिप के लिए	माह के लिए	70	0.0	—	70
23.	स्वदेशागमन	विमुक्ति पर पैतृक गांव के लिए औसत रु. 800/- 10 महिने में एक ट्रिप के लिए	माह के लिए	80	0.0	—	80
24.	समयोपरि भत्ता का अंतर	माह के 160 घंटे मूल वेतन दर के 1.5 बार	माह के लिए	3,424	12.1	416	3,840
				20,889	16.5	3,444	24,333

समुद्रगामी पोत ( ओ. एस. वी. )

### 2.33 मूल मजदूरी

ओ. एस. वी. मांगों की वित्तीय विवक्षाओं के अभिकलन के लिए यह भी आवश्यक है कि पहले मूल मजदूरी के अर्थ की व्यापकता को परिभाषित किया जाए, कारण कि मूल मजदूरी के प्रतिशत में अन्य लाभ दर्शाए जा सकते हैं। एफ. एस. यू. आई ने, जैसे कि पहले बताया गया, सुझाव



दिया कि "मूल मजदूरी" में मूल मजदूरी, पूरक मजदूरी, विशेष भत्ता, तटवर्ती भत्ता और ओ. एस. वी. भत्ता शामिल होना चाहिए, तथापि, चर्चा के बाद सर्वसम्मति से यह स्वीकार किया गया कि "मूल मजदूरी" यह प्राथमिक आधार स्तंभ है जिसमें अन्य लब्धियां मिलाई जाती हैं इसलिए हिसाब करने हेतु सभी भत्तों और अन्य लाभ को शामिल नहीं किया जाएगा।

### 2.34 जितने दिन काम, उतने दिन छुट्टी

नेशनल यूनियन ऑफ सीफैरर्स ऑफ इंडिया (नूसी) और फौरवर्ड सीमेंस यूनियन ऑफ इंडिया (एफ. एस. यू. आई.) दोनों ने अधिकरण को दिए अपने प्रतिवेदन में यह मांग उठायी है जितने दिन काम, उतने दिन छुट्टी ऐसा सिद्धांत होना चाहिए। उदाहरण, वर्तमान व्यवहार में ओ. एस. वी. पोतों पर पेट्टी अधिकारियों के लिए 90 दिनों का काम और 66 दिनों की छुट्टी बदल कर 45 दिनों का काम और 45 दिनों की छुट्टी होनी चाहिए। उनका विवाद यह है कि ओ. एस. वी. पोत के वरिष्ठ श्रेणी के अधिकारियों को यह लाभ दिया जाता है। इनसा के प्रतिनिधियों का ऐसा विवाद है कि अस्सी दशक के पूर्व में जब समुद्र में खुदाई शुरू हुई थी तब वहां विशेष रूप के भारतीय पोत नहीं थे जिनका ओ. एन. जी. सी. के खुदाई तल पर उपयोग किया जा सके। ऐसी स्थिति में विदेशी ध्वज के पोत और विदेशी समुद्री कर्मियों की सेवाओं का उपयोग किया गया था। बाद में भारतीय पोतों ने प्रशिक्षण के लिए विदेशी बेड़े की सेवाएं तब तक ली जब तक भारतीय बेड़ा प्रशिक्षित होकर तैयार हुआ। भारतीय कर्मियों की गैर-मौजूदगी में विदेशी कर्मियों को 45 दिनों का काम और 45 दिनों की छुट्टी की सुविधाएं दी गई थीं जो उन्होंने विदेशगामी पोतों पर ली। आपूर्ति एवं मांग की स्थिति की दृष्टि में जब भारतीय कर्मियों का विशेष रूप से समुद्रगामी पोतों पर कार्य कर रहे थे तब भी उन्हें 45 दिनों का काम और 45 दिनों की छुट्टी की वे सुविधाएं दी गई थीं जो सुविधाएं विदेशी कर्मियों को दली थीं। तथापि, गैर विशेष रूप के ओ. एस. वी. पोत पर कर्मियों को 90 दिनों का काम करना पड़ा था और 66 दिनों की छुट्टी मिली थी। यह यूनियन और इनसा द्वारा हस्ताक्षरित करार के अनुसार हो रहा है। खुली स्पर्धा की खुली नीति की वजह से भारतीय बेड़ा की यह स्थिति हुई है और ओ. एस. वी. क्षेत्र खस्ता हालात की दौरे से गुजर रहा है। इनसा के सदस्यों के ओ. एस. वी. पोतों की संख्या 1998 में 30 से घटकर 1999 में 27 हो गई है। इस दृष्टि से 45 दिनों का काम और 45 दिनों की छुट्टी की मांग को सहमत होने में कोई औचित्य नहीं है। दोनों पक्ष के तर्कों पर और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि बहुत समय पहले से वरिष्ठ अधिकारियों और पेट्टी अधिकारियों/नाविक के बीच में अधिकार के संबंध में अंतर बना हुआ है, अभी बदलाव का आदेश देने के लिए कोई कारण नजर नहीं आता है। वेतन के संशोधन में सभी को समान रूप में लाभ मिलेगा।

### 2.35 ठेका मजदूर का आवेदन (आर एण्ड ए) अधिनियम, 1970

नूसी ने ठेका मजदूर के निर्णय पर सर्वोच्च न्यायालय का ध्यान आकर्षित करते हुए कहा कि सभी ओ. एस. वी. नाविकों को नियमित कर्मचारी बनाना चाहिए और मजदूरी मान देना चाहिए। इनसा प्रतिनिधि ने कहा जैसे कि सभी नाविकों को अपने आपको एस. इ. ओ. में पंजीकृत करना चाहिए जो रोस्टर रखता है, जब कभी ओ. एस. वी. समुद्री प्रवास पर निकलता है तब एस. इ. ओ. से रोस्टर के अनुसार नाविकों को लिया जाता है, इसके अतिरिक्त कुछ शिपिंग कंपनियां उनका बेड़ा बड़ा होने के कारण वे अपना कंपनी रोस्टर रखते हैं, प्रत्येक जल यात्रा के लिए कर्मियों को रोस्टर के अनुसार भेजा जाता है। समुद्री सेवा का स्वरूप इस तरह होने के कारण कर्मियों को वाणिज्य पोत अधिनियम के अनुसार करारनामे पर हस्ताक्षर करने के उपरान्त इस प्रकार जल यात्रा पर नियुक्त किया जाता है। जल यात्रा संपन्न होने पर विमुक्ति के समय उसके द्वारा दी गई सेवा तथा अवकाश काल की सभी अदायगी दी जाती है। विमुक्ति की तिथि तथा अगली नियुक्ति के बीच के कार्यकाल में अंतर रहता है, अतएव उन्हें स्थायी रूप से रोजदारी न मिलने के कारण उन्हें वेतनमान नहीं है। मजदूरी वार्तालाप के समय सभी घटकों पर विचार होकर और यूनियनों से अनुमोदन प्राप्त करने के उपरान्त मजदूरी करारनामे पर हस्ताक्षर किए जाते हैं।

जबकि वे इस करारनामे का पक्ष होते हैं तो उन्हें ठेका मजदूरी पर सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए हुए निर्णय को बतलाते हुए उनकी सेवा शर्तें मांगने का कोई औचित्य नहीं है।

### 2.36 (क)

मैंने इनसा और यूनियनों की बातों पर विचार किया। यकीनन, किसी दो पक्ष के बीच संपन्न हुआ समझौता किसी कानूनी तौर पर बनाए गए नियम अथवा उस राष्ट्र के सर्वोच्च न्यायालय ने दिए हुए निर्णय के विपरीत नहीं होगा। तथापि, विचाराधीन निर्णय तथ्यों और मामले की परिस्थितियों पर लागू नहीं होते। स्पष्टताः, नाविकों के विचाराधीन कार्य जो सातत्य स्वरूप के नहीं हैं को केवल निर्णय लागू होते हैं। सातत्य स्वरूप के कार्य का मतलब वे कार्य साल भर, लंबी अवधि के लिए या सदा के लिए चलने वाले हो। इस मामले में कोई कार्य ऐसे भी होते हैं जिसमें जल यात्रा बदलती अवधि की, लंबी अवधि या कम अवधि की होती है। नाविकों को मिलने वाली मजदूरी और भत्ते वाणिज्य पोत अधिनियम के अनुसार दिए जाते हैं जिसमें स्पष्ट रूप से नाविक के कार्य का स्वरूप जल यात्रा से संबंधित बतलाया गया है। एम. एस. अधिनियम के उपबंधों के अनुसार जलयात्रा के अंत में नाविकों के विमुक्ति के समय उनकी सभी अदायगी होनी चाहिए। इसके विपरीत रोजगार के अन्य क्षेत्रों के नियमित कर्मचारी को उसकी सभी अदायगी केवल उसके 30 वर्ष या कुछ वर्ष की सेवा के अंत में निवृत्ति के समय मिल जाती है। नाविकों की विशेष सेवा शर्तों की दृष्टि में नाविकों

के करारनामों की अवधि जो एम. एस. अधिनियम में दर्ज की हुई है, उदाहरण. जलयात्रा के आरंभ से जलयात्रा के अंत तक है, ऐसे में वर्तमान व्यवहार में बदलाव का कोई औचित्य नहीं है।

### 2.36 (ख) समयोपरि भत्ता

दोनों यूनियनों ने मांग की है कि समुद्रगामी पोतों के नाविक और पेट्टी अधिकारियों को घंटे के आधार पर समयोपरि भत्ता का भुगतान किया जाना चाहिए। वर्तमान स्थिति के अनुसार नाविक को 30 दिनों की मूल मजदूरी के समान समयोपरि भत्ता दिया जाता है और पेट्टी अधिकारियों को 27.85% दिनों मूल मजदूरी के समान निर्धारित समयोपरि भत्ता मिलता है। इसका प्रतिनिधि यह दावा करते हैं कि समुद्रगामी पोतों को परिचालन बहुत ही विशेष रूप का होता है जिसके लिए अधिकारियों और कर्मों दल के उच्च कोटि का अनुशासन और ध्यान की आवश्यकता है। समुद्रगामी पोतों को चलाने वाले अधिकारियों की संख्या बहुत ही कम होती है। कर्मों दल के प्रत्येक सदस्य द्वारा प्रत्येक दिन को किया गया समयोपरि कार्य का ध्यान रखना और अतिआवश्यक एवं महत्वपूर्ण कार्यों के लिए कर्मों दल के और अधिक समय की मांग करना दुष्कर होता है। कार्य के प्रकार की दृष्टि से और विवादों को दूर रखने की दृष्टि से माहवार सामान्य समयोपरि कार्य के लिए नियत की गई राशि को देने का व्यवहार व्यावहारिक रूप से स्वीकार किया गया था। यह व्यवहार ठीक चल रहा था और सभी संबंधित के लाभ के लिए जारी रखा जा सकता है। भारतीय नौवहन निगम के गृह व्यापार सेक्टर में समयोपरि कार्य के दावों के कुछ नमूनों से यह पाया गया है कि महीने के कार्य दिनों से भी अधिक का दावा किया गया है जो सच मालूम नहीं पड़ता। समुद्रगामी पोत के नाविकों के बारे में दोनों पक्ष द्वारा सामने रखे गए मामलों पर उचित विचार करने के बाद यह तथ्य सामने आया कि अभी तक वर्तमान व्यवहार की स्थिति ही ठीक से चल रही है। ऐसा समझ में आता है कि -पेट्टी अधिकारियों और कर्मों दल के समयोपरि कार्य का हिसाब लगाने के लिए महीने के लिए सामान्य समयोपरि कार्य के लिए नियत राशि देने का व्यवहार जारी रख सकते हैं।

### 2.37 नए मद

नूसी और एफ. एस. यू. आय ने नए अनेक भत्तों के लिए पूछा है। उदाहरण,

- \* पोर्टेज और यात्रा भाड़ा
- \* वापस भेजना (छुट्टी)
- \* यात्रा (कंपनी खर्च)
- \* सीवेरन्स/रिडनडेन्सी
- \* एस. टी. सी. डब्ल्यू. कोर्सेस
- \* राष्ट्रीय अवकाश पर कार्य
- \* शार्ट हॅन्ड मनी
- \* पोत अनुरक्षण भत्ता
- \* आवाज दुरुस्त भत्ता
- \* तटवर्ती आवास
- \* पोत पर अपूरक खाद्यान्न
- \* दीर्घकालीन सेवा लाभ
- \* आदि

2.38 इन सभी नए मदों के विवरण पर खर्चा की गई और उसे कार्यवृत्त में लिया गया। वित्तीय परिणामस्वरूप वर्तमान मजदूरी बिल में ओ. एस. बी. नाविकों के लिए नूसी के मांग पत्र में 77.35% की वृद्धि हुई उसी तरह एफ एस यू आई के मांग पत्र में 434% की वृद्धि हुई। पेट्टी अधिकारी के लिए क्रमशः 23.30% और 307% है। पिछले समझौते में हुई वृद्धियां निम्नप्रकार से हैं:—

	1992-94	1994-96	1996-98
नाविक	35%	21%	24%
पेट्टी अधिकारी	40%	22%	26%

**पेट्टी**

यह भी एक स्वीकार्य तथ्य है कि ऊपर तथा नीचे दी गई तालिकाओं में विदेशगामी पेट्टी अधिकारियों के लिए इनसा/नूसी के करारों तथा परिलब्धियों में वृद्धि की प्रतिशतता के संदर्भ में विदेशगामी नाविकों के लिए एम एम डी को प्राप्त हुए करारनामों की स्थिति लगभग वैसी ही है जैसी कि पहले समुद्रगामी पोतों पर मजदूरी करारों की स्थिति थी।

	1992-94	1994-96	1996-98	1998-2000
विदेशगामी नाविकों के लिए एन. एम. बी. करारनामा	38%	20%	22%	16.85%
पेट्टी अधिकारियों के लिए इनसा/नूसी करारनामा	51%	20.87%	26.71%	13.68%

एन एम बी करारनामा 1998-2000 में नाविकों के लिए 16.85% की वृद्धि के लिए स्वीकार किया गया है और इनसा/नूसी करारनामा में विदेशगामी पेट्टी अधिकारियों के लिए 13.68% है। तर्कसंगत आधार पर इन सभी प्रोत्साहनों का वित्तीय बोझ तुलनात्मक दृष्टि से लेना चाहिए।

सभी तथ्यों से यह स्पष्ट होता है कि यूनियनों द्वारा मांगी गई मजदूरी और भत्तों में वृद्धि न ही पूर्व व्यवहार के आधार पर या न ही लोक हित में औचित्यपूर्ण माना जाता है।

विदेशगामी नाविकों और पेट्टी अधिकारियों के लिए 1998-2000 के लिए क्रमशः 16.85% और 13.68% की वृद्धि का विचार करते हुए मैं यह समझती हूँ कि समुद्री पोत नाविकों के लिए और पेट्टी अधिकारियों के लिए क्रमशः 16.50% और 13.50% की वृद्धि योग्य है। वित्तीय मामलों में अतिरिक्त लाभ के लिए लगायी गई संभावित सर्वसामान्य सीमा को देखते हुए सर्वप्रथम हमें नई लब्धियों के बारे में सोचने के पहले वर्तमान की लब्धियों में सुधार करना चाहिए। मुझे ऐसा लगता है कि यूनियनों द्वारा मांगी गई वर्तमान लब्धियों में वृद्धि, लगाई गई सीमा से कहीं अधिक है, इसलिए नई मांगों पर विचार करने हेतु मेरे लिए कोई जगह नहीं है।

दोनों यूनियनों ने अव्यवहारिक रूप में वर्तमान मजदूरी और भत्तों में वृद्धि की मांग की है। नूसी ने 79.93% की वृद्धि के लिए बताया है और एफ एस यू आई ने 434% की वृद्धि क्रमशः 23.30% नाविकों के लिए और 307% पेट्टी अधिकारियों के लिए है। दोनों और विभिन्न भत्तों की आवधिकता का विचार करते हुए मुझे यह ठीक लगता है कि नाविकों तथा पेट्टी अधिकारियों की श्रेणी के लिए लाभ में वृद्धि इस प्रकार हो।

**2.39 ओ एस बी नाविकों के लिए मजदूरी की सिफारिश**

व्यौरे	मानदंड	एकक	वर्तमान मजदूरी 1996-98	वृद्धि %	रु.	बढ़ोतरी	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
(क) प्रतिदिन पोत पर दी गई मजदूरी							
1.	मूल वेतन	प्रतिमाह	3,170	12%	380	3,550	
2.	वरीयता पूरक	वही	100	00%	—	100	
3.	समुद्रगामी भत्ता	मूल वेतन का 40 %	वही	1,268	120%	152	1,420
4.	नकद मुआवजा (अतिरिक्त समय)	30 दिनों का मू.वे.	वही	3,170	वही	380	3,550
5.	बाहरगाव पत्तन व्यय	मू.वे. का 17.5%	वही	5,55	11.9%	66	621
6.	वर्दी धुलाई भत्ता	नियतदर	वही	1,875	12.0%	225	2,100

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
7.	बोनस	मूल वेतनों के	वही	476 450	11.9% 133.3	57 600	533 1,050
8.	पेंशन/अनुदान	15% नियतदर	वही		%		
	उपयोग			11,064	16.8%	1,861	12,925
<b>(ख) छुट्टी का वेतन</b>							
1.	मूल मजदूरी			3,170	12.0%	380	3,550
2.	वरीयता पूरक	नियतदर	प्रतिमाह	100	0.0%	—	100
3.	समुद्रगामी भत्ता	मूल वेतन के 40%	वही	1,268	12.0%	152	1,420
4.	छुट्टी यात्रा व्यय	नियतदर	वही	2,430	0.0%	—	2,430
5.	विक्ट/निर्वाह भत्ता						
6.	पेंशन/अनुदान	145/दिन	वही	4,350	19.5%	848	5,198
		नियतदर	वही	450	133.3%	600	1,050
	उपयोग			11,768	16.8%	1,981	13,749
<b>(ग) वार्षिक भुगतान</b>							
1.	भविष्य निधि	मूल वेतन	प्रतिवर्ष	4,565	12.0%	548	5,113
2.	उपदान	के 12% मूल वेतन के 8.73- हर महीन में	प्रतिवर्ष	3,170	12.0%	379	3,459
				7,735	12.0%	927	8,662
<b>(घ) संक्षिप्त विवरण</b>							
1.	प्रत्यक्ष पोत पर दी गई मजदूरी	7.11 महीने के लिए	प्रतिवर्ष	78,665	16.8%	13,231	91,766
2.	छुट्टी का वेतन	(90 दिन) 4.89 महीनों के लिए (64 दिन)	प्रतिवर्ष	57,546	16.8%	9,686	67,232
3.	वार्षिक भुगतान			7,735	12.0%	927	8,662
				1,43,945	16.5%	23,714	1,67,660
	मासिक लाभ		प्रतिमाह	11,995	16.5%	19,769	13,972

## 2.40 प्रत्यक्ष पोत पर कार्यरत नाविकों/बोसून की मजदूरी के संबंध में अन्य मद

मद	वर्तमान दर	नया दर बढ़ोतरी 16.5%	औसत कीमत	वार्षिक
1. काम के दिन का सवारी भत्ता	70	82	82×5	408
2. काम के दिन निर्वाह भत्ता	145	169	145×5	845
3. द्वितीय श्रेणी के सेल टिकट की प्रतिपूर्ति	420	489	420×5	2,447
4. आवागमन के लिए ( सामान्यतः प्रत्येक वर्ष में एक तरफ की यात्रा )	70	82	82×10	816
5. स्वास्थ्य चिकित्सा के लिए अतिरिक्त निर्वाह भत्ता	125	146	146×3	437
6. ओ एन जी सी नावा से जलयान पर कार्यग्रहण/कार्यमुक्त करने के लिए अतिरिक्त निर्वाह भत्ता ( रास्ता से नावा तक और वापसी के लिए )	200	233	233×5	1,165
7. प्रत्येक वर्ष की औसत प्रशिक्षण शुल्क की प्रतिपूर्ति	—	—	—	2,000
8. प्रत्यक्ष पोत पर भोजन के लिए दी गई कीमत ( ठेके के अनुसार नए दर से )	190	—	190*30* 7.01	399.57
कुल			वार्षिक	48,073
कुल			मासिक	4,006

उपर्युक्त दो सारणियों के अनुसार नाविकों को प्रतिमाह मिलने वाली मजदूरी एवं अन्य मदों में कुल वृद्धि इस प्रकार है— रु. 13,972+रु. 4,006 =रु. 17,978/-

## 2.41 प्रासंगिक मुआवजा

(क)	मृत्यु एवं अपंगत्व मुआवजा	वर्तमान दर	सिफारिश
	मृत्यु के मामले में	5,49,919	6,15,909
	स्थायी अपंगत्व के मामले में	6,92,089	7,75,140
(ख)	विमान बीमा रकम	5 लाख	5,60,000
(ग)	हवाई जहाज से व्यक्तिगत चीजों की हानि	आई. ए. टी. ए. के विनियमों के अनुसार	आई. ए. टी. ए. के विनियमों के अनुसार

## (घ) अत्याधिक (रिडन्डेंसी) क्षतिपूर्ति

- (i) 55 वर्ष से कम आयु वाले नाविक/बोसून के लिए—सेवा काल के प्रत्येक वर्ष के लिए 3 महीनों के मूल वेतन के दर से और संभावित वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 1.5 महीनों का मूल वेतन के दर से जो 84,000 रुपये से कम नहीं होना चाहिए।
- (ii) 55 वर्ष से अधिक आयु वाले नाविकों के लिए संभाव्य प्रत्येक वर्ष के लिए 3 महीनों के मूल वेतन के दर से जो 22,400 रुपये से कम नहीं होना चाहिए।

## (ज) समुद्री सेवा के लिए स्थायी रूप से अयोग्य घोषित किए गए नाविकों/बोसून के लिए मुआवजा

- (i) कंपनी रीस्टर पर 6 वर्षों की सतत सेवा की है और 40 वर्ष की आयु हो गई है ऐसे नाविक यदि कंपनी के चिकित्सा अधिकारी द्वारा समुद्री सेवा के लिए स्थायी रूप से अयोग्य समझे गए हैं अथवा दिवंगत हो गए हैं ऐसे मामलों में 1998 के नेशनल मेरी टाईम बोर्ड (I) करार के सारांश के प्रावधानों के अनुसार यदि रजिस्ट्रेशन रद्द किया गया है तो उन्हें निम्नलिखित भुगतान किया जाएगा। 55 वर्ष से कम आयु के नाविकों के लिए कंपनी के जलयान पर अनुबंधित प्रत्येक वर्ष के लिए 3 महीनों के मूल-वेतन के दर से जो 72,800 रुपये से कम न हो।
- (ii) 55 वर्षों से अधिक आयु के नाविकों के लिए संभावित प्रत्येक वर्ष के लिए 3 महीनों के मूल वेतन के दर से परन्तु 4 महीनों के मूल वेतन के समान अथवा 11,200 रुपये में से जो अधिक है दिए जाएंगे।

## 2.42 ओ. एस. वी. पेड्री ऑफिसर (7वां वर्ष) के लिए सिफारिश किए गए दर

व्यौरे		मानदंड	एकक	वर्तमान मजदूरी	वृद्धि		बढ़ाई गई मजदूरी
					प्रतिशत	रुपये	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
क	प्रत्यक्ष पोत पर दी गई मजदूरी			1996—98			
1.	मूल वेतन	—	प्रतिमाह	5,170	13.5	698	5,868
2.	गृह किराया भत्ता	मूल वेतन के 20%	प्रतिमाह	1,034	13.5	140	1,174
3.	समुद्रगामी भत्ता	मूल वेतन के 40%	प्रतिमाह	2,068	13.5	279	2,347
4.	नकद मुआवजा (अतिरिक्त समय)	27.85 दिनों का मूल वेतन	प्रतिमाह	4,799	13.5	648	5,447
5.	बाहरगांव पत्तन व्यय	मूल वेतन के 17.5%	प्रतिमाह	905	13.5	122	1,027
6.	वर्दी धुलाई भत्ता	नियतदर	प्रतिमाह	1,910	13.5	258	2,168
उप-योग				15,886	13.5	2,145	18,031
ख	छुट्टी का वेतन						
1.	मूल वेतन	—	प्रतिमाह	5,170	13.5	698	5,868
2.	गृह किराया भत्ता	मूल वेतन के 20 %	प्रतिमाह	1,034	13.5	140	1,174
3.	समुद्रगामी भत्ता	मूल वेतन के 40%	प्रतिमाह	2,068	13.5	279	2,347

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
4.	विक्ट/निर्वाह भत्ता	नियतदर	प्रतिमाह	5,850	13.5	790	6,640
	उप-जोड़			14,122	13.5	1,906	16,028
ग	वार्षिक भुगतान						
1.	वर्दी बनाने के लिए व्यय	नियतदर	प्रतिवर्ष	8,205	13.5	1,108	9,313
2.	छुट्टी यात्रा व्यय	नियतदर	प्रतिवर्ष	5,850	13.5	790	6,640
3.	भविष्य निधि	मूल वेतन के 12%	प्रतिवर्ष	7,445	13.5	1,005	8,450
4.	उपदान	मूल वेतन के 8.33%	प्रतिवर्ष	5,170	13.5	696	5,866
5.	वार्षिक भुगतान	मूल वेतन के 10%	प्रतिवर्ष	6,204	13.5	838	7,042
6.	अच्छी सेवा भत्ता	मूल वेतन के 8.33%	प्रतिवर्ष	5,170	13.5	696	5,866
7.	कल्याण निधि	नियतदर	प्रतिवर्ष	2,760	13.5	373	3,133
				48,804	13.5	5,504	46,308
घ	संक्षिप्त विवरण						
	पोत पर दी गई प्रत्यक्ष मजदूरी	7.02 महीनों के लिए (90 दिन)	प्रतिवर्ष	111,520	13.5	15,057	126,577
	छुट्टी का वेतन	4.98 महीनों के लिए (64 दिन)	प्रतिवर्ष	70,328	13.5	9,494	79,822
	वार्षिक भुगतान		प्रतिवर्ष	40,804	13.5	5,504	46,308
				222,651	13.5	30,055	252,706
	मासिक लाभ		प्रतिमाह	18,554	13.5	2,505	21,059

रिट याचिका को खारिज करते हुए, उच्च न्यायालय ने दिनांक 16-2-1999 को अपने आदेश में कहा कि मजदूरी के लिए विभिन्न यूनियनों की मांगों के मामले पर निर्णय करने के लिए वाणिज्य पोत अधिनियम 1958 की धारा 150 के अन्तर्गत एक अधिकरण की स्थापना करे। केन्द्र सरकार को यह भी निदेश दिया गया कि 4-2-1999 से शुरू की गई हड़ताल की अवधि की काटी गई मजदूरी के विवाद पर भी अधिकरण द्वारा विचार किया जाए। उच्च न्यायालय ने अपने आदेशों के परिच्छेद 5 में यह भी उल्लेख किया कि, दोनों पार्टियों में इस बात पर सहमति हो गई है कि हड़ताली नाविकों/पेटी अधिकारियों को उनकी हड़ताल अवधि की मजदूरी की राशि के बराबर धनराशि उन्हें ऋण के रूप में प्रदान की जाए। यह धनराशि अधिकरण के निर्णय के अनुसार ही काटी/समायोजित की जायेगी।"

#### 2.43 समुद्रगामी पोतों पर कार्यरत नाविक/बेसन की मजदूरी से संबंधित अन्य मदें

मद		वर्तमान दर	<u>नयी दर</u> <u>वृद्धि 13.5%</u>	औसत लागत/ वार्षिक	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	स्टाफ ड्यूटी के समय दैनिक सवारी भत्ता	215	244	244×5	1,220
2.	स्टाफ ड्यूटी के समय दैनिक जीविका निर्वहन भत्ता	195	221	221×5	1,107

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3.	स्टाफ ड्यूटी के समय आवास तथा योजना भत्ता	515	585	585×5	2,923
4.	ड्यूटी समाप्त कर आने तथा जाने के लिए प्रथम श्रेणी रेल किराये का पुनर्समरण (प्रतिवर्ष औसतन 5 एकल यात्राओं का किराया)	1,500	1,703	1,703×5	8,513
5.	प्रत्येक रेल यात्रा के लिए कुली तथा सवारी भत्ता	625	709	709×10	7,094
6.	ड्यूटी पर आने तथा ड्यूटी से जाने के समय हर बार कुली तथा सवारी भत्ते की आधी राशि	313	355	355×5	1,776
7.	चिकित्सीय सक्षमता जांच के लिए अतिरिक्त सवारी भत्ता	125	142	142×3	426
8.	ओ एन जी सी न्हावा में पोत पर ड्यूटी के लिए आने तथा वापिस लौटने पर अतिरिक्त सवारी भत्ता (सड़क से न्हावा तक आने और वापिस लौटने के लिए)	200	227	227×5	1,135
9.	प्रतिवर्ष औसत प्रशिक्षण शुल्क का पुनर्समरण				2,000
10.	पोत पर भोजन सामग्री की लागत (समुचित भोजन) अनुबंध के अनुसार नई दरें	125		190*30*7.01	39,957
कुल/वार्षिक					66,150
कुल/मासिक					5,512

इस प्रकार से गत पृष्ठ पर दर्शायी गयी तालिका के अनुसार नाविकों की मजदूरी तथा अन्य मदों पर होने वाले व्ययों की स्थिति के अनुसार परिलब्धियां बढ़कर कुल 21059+5512=26571/- रु. हो जाएंगी।

#### 2.44 प्रासंगिक प्रतिपूर्ति

(क) मृत्यु या अपंगता प्रतिपूर्ति	वर्तमान दर	सिफारिश
मृत्यु के मामले में	6,87,500	7,80,312
स्थाई अपंगता की स्थिति में	8,12,500	9,22,188
(ख) वायु यात्रा बीमा राशि	12,50,000	14,18,750
(ग) वायु यात्रा में निजी सामान की राशि	37,500	42,563

#### (घ) छुट्टी प्रतिपूर्ति

- (i) 55 वर्ष से कम आयु के पेटी अधिकारियों के लिए सेवा के हिसाब से प्रतिवर्ष 3 माह की मूल मजदूरी की दर से तथा कम से कम 1,41,875 या कंपनी के पोत पर संभावित सेवा वर्षों के लिए प्रतिवर्ष 1.5 माह की दर से मूल मजदूरी।
- (ii) जो 55 वर्ष से अधिक हैं उन्हें कम से कम 42,563 रु. या भविष्य की संभावित सेवा के वर्षों के हिसाब से प्रतिवर्ष 3 माह की मूल मजदूरी की दर से।
- (ङ) चिकित्सीय रूप से समुद्रीय सेवा के लिए स्थायी तौर पर अनुपयुक्त हो चुके पेटी अधिकारियों के लिए प्रतिपूर्ति :
  - (i) 55 वर्ष से कम और 7 वर्ष की नियमित सेवा करने वाले पेटी अधिकारियों को प्रति वर्ष 3 माह की दर से परन्तु कम से कम 1,41,875 रु.
  - (ii) 55 वर्ष से अधिक आयु वाले पेटी अधिकारियों को उनकी भविष्य में संभावित सेवा के वर्षों के हिसाब से प्रति वर्ष 3 माह की मूल मजदूरी की दर से या कम से कम 42,563 रु.



## ओ एस वी पेटी अधिकारियों का मजदूरी मान

(01-04-1998) से प्रभावी

[समुद्रगामी पोतों पर कार्यरत मशीनरी (मैकेनिकल), मशीनिस्ट (इलैक्ट्रिकल) क्रेन प्रचालक आदि पर लागू]

$$\begin{array}{cccccc} 5095 & -105 & -5200 & -110 & -5310 & -130 & -5440 & -135 & -5575 & -140 & -5715 & -155 \\ & 1 & & 1 & & 1 & & 1 & & 1 & & 2 \end{array}$$

$$\begin{array}{cccccc} 5868 & -160 & -6345 & -170 & -6685 & -190 & -7065 & -200 & -7265 & -205 & -7470 & -215 \\ & 2 & & 2 & & 2 & & 1 & & 1 & & 1 \end{array}$$

$$\begin{array}{cccc} 7685 & -235 & * & -7920 & -240 & -8400 & -240 & * & -9600 \\ & 1 & & 2 & & 5 & & & \end{array}$$

\*मजदूरी मान 5 वर्ष तक बढ़ाये गए हैं।

## संदर्भाधीन मामला संख्या 2

## 2.45 सदस्यता का सत्यापन

- \* प्रतिवादी सं. 4, 5 तथा 6 की सदस्यता के सत्यापन के प्रश्न के संबंध में संदर्भाधीन मामले में (ii) मद 'क' अधिक स्पष्ट रूप से, उच्च न्यायालय द्वारा दिनांक 16 फरवरी, 99 को दिए गए आदेश के कार्यवृत्त के परिच्छेद 3 तथा 4 में कहा गया है कि केन्द्र सरकार भी प्रतिवादी सं. 4, 5 तथा 6 की सदस्यता के सत्यापन के प्रश्न को संख्यात्मक स्थिति के आधार पर क्रमशः अधिकरण के पास भेज सकती है। प्रतिवादी 5 तथा 6 के मामले में संख्यात्मक स्थिति के आधार पर सदस्यता सत्यापन के लिए निहित सामग्री के आधार पर कोई पूर्व ग्रह नहीं होगा ताकि वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत इसे निर्णय का मामला न बनाया जा सके। इस प्रकार की बात उठती है तो, अधिकरण इस पर कानून के हिसाब से विचार करेगा।
- \* इस मामले में, जे एम यू (प्रतिवादी 5 की न्यायालय में रिट याचिका), नूसी (प्रतिवादी 6), एफ एस यू आई तथा महानिदेशक की लिखित प्रस्तुतियां इस निर्णय के खंड 2 में दी गई हैं। पहले दो यानि जे एम यू और नूसी की विषय सामग्री जो वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत संघों/नाविकों तथा उनके जहाज मालिकों के बीच होने वाले विवादों के मामले के अधिकार क्षेत्र में आती है। ऐसे मामलों पर निर्णय का अधिकार अधिकरण को प्राप्त है। सदस्यता के सत्यापन का मामला संघों और जहाज मालिकों के बीच का विवाद नहीं है। इसके अलावा ऐसे मामलों को नाविकों के रोजगार के प्रसंगों/संबद्ध मामलों से ही जोड़कर देखा जाना चाहिये। सदस्यता का सत्यापन नाविक के रोजगार से संबद्ध नहीं है। इसीलिए, इसमें कहा गया है कि वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत सदस्यता सत्यापन के मामले को शामिल नहीं किया जा सकता। इस मामले में अधिकरण द्वारा निर्णय नहीं किया जा सकता।
- \* दूसरी ओर एफ एस यू आई की विषय सामग्री में यह निहित है कि सुचारु रूप से कार्य चलाने के लिए प्रतिनिधि संघों के बीच मजदूरी समझौता होना अत्यंत आवश्यक है। इस प्रकार का प्रतिनिधि संघ सिर्फ गोपनीय वोट के आधार पर ही सदस्यता सत्यापित कर गठित किया जा सकता है। इसलिये, वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत इस मामले पर निर्णय के लिए अधिकरण को सक्षमता प्रदान की गई है। सदस्यता सत्यापन के प्रश्न पर के अधिकरण के अधिकार क्षेत्र के मामले में नौवहन महानिदेशक ने अपनी कोई टिप्पणी नहीं दी है, उन्होंने सिर्फ यह कहा है कि सदस्यता का सत्यापन अनुशासन संहिता के अनुसार होना चाहिये तथा इस प्रकार का सत्यापन पर श्रम मंत्रालय द्वारा आपत्तिजनक न हो।
- \* मामलों में निहित तथ्यों से, जे एम यू तथा नूसी की विषय वस्तु सही प्रतीत होती है। वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) में कहा गया है कि :

“जहां केन्द्र सरकार की यह राय हो कि नाविक या किसी भी श्रेणी के नाविक या नाविकों की किसी यूनियन और जहाज मालिक,

जिस कंपनी में नाविक कार्यरत है या उनके कार्यरत होने की संभावना है या बन्दी बनाए गए तथा ऐसे मामले जो नाविक के रोजगार से जुड़े या प्रासंगिक हों, केन्द्र सरकार सरकारी राजपत्र में अधिसूचित कर, एक अधिकरण का गठन करेगी जो एक या बहु सदस्यीय हो सकता है तथा मामले को निर्णय के लिए अधिकरण के पास भेजेगी।”

- \* एफ एस यू आई को गुप्त मत के आधार पर सदस्यता सत्यापित करने के लिए कहा गया है। यह बात उच्चतम न्यायालय के एफ सी आई स्टाफ यूनियन बनाम एफ सी आई तथा अन्य के मामले में दिनांक 17 फरवरी, 1995 को दिये गये निर्णय में उल्लिखित है जो एफ जे आर 717 के खंड 6 पर उद्धृत है। इस निर्णय में अन्य बातों के साथ-साथ कहा गया है कि ..... “एक प्रस्थापना में ..... हम निदेश देते हैं कि अग्रांकित मानदंड और पद्धतियां का अनुसरण किया जाये ताकि ‘गुप्त मत प्रणाली’ से ट्रेड यूनियनों में प्रतिनिधियों की संख्या को निर्धारित किया जा सके।” इस प्रकार इस निर्णय से यह स्पष्ट होता है कि एक यूनियन में प्रतिनिधियों की संख्या के निर्धारण के लिए गुप्त मत की पद्धति है तथा उसके बाद पद्धति का विवरण दिया गया है। कलकत्ता उच्च न्यायालय ने सेक्रेटरी हिटरलैंड सीमेन्स यूनियन बनाम भारत संघ तथा अन्य के मामले में दिनांक 26-6-98 को अपने निर्णय में कहा कि “यह बिल्कुल साफ है—भारतीय खाद्य निगम” और “परन्तु चूंकि जबसे उच्चतम न्यायालय ..... निकोबार प्रशासन”। किसी भी पार्टी ने इन निर्णयों पर सवाल नहीं उठाया है।
- \* उपर्युक्त से यह प्रतीत होता है कि वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत अधिकरण के समक्ष प्रस्तुत मामलों में, जहाज मालिकों को विवाद में आवश्यक तौर पर एक पार्टी के रूप में होना चाहिए। हमारे लिये यह जानना जरूरी हो गया कि क्या जहाज मालिकों ने गुप्त मत द्वारा प्रस्तावित सदस्यता सत्यापन का विरोध किया था। ऐसा इस मामले में कहीं मालूम नहीं पड़ता। असल में उनका कहना था कि सदस्यता सत्यापन श्रम आयुक्त से करायी जाये। अतः, मुझे लगता है कि मालिकों तथा यूनियन(नों) के बीच सदस्यता सत्यापन के प्रश्न पर कोई विवाद नहीं है। इसलिए वाणिज्य पोत अधिनियम, 1958 की धारा 150(1) के अंतर्गत मामले को खारिज किया जाता है। जहां तक सत्यापन की पद्धति का प्रश्न है, ऊपर दिये गये उच्चतम न्यायालय के निर्णय के अनुसार इसे निपटाया जा सकता है। इस प्रकार के सत्यापन मुख्य श्रम आयुक्त के समग्र निरीक्षण में किये जा सकते हैं।

### संदर्भाधीन मामला सं. 3

#### 2.46 हड़ताल अवधि के दौरान भुगतान

फरवरी 1999 में 14 दिन की अवधि के दौरान हड़ताल पर रहे नाविकों को मजदूरी के भुगतान के मामले में अग्रांकित मामले प्रासंगिक हैं।

दिनांक 4 अगस्त 1998 को एफ एस यू आई द्वारा निदेशक, एस सी आई, होम ट्रेड ब्रांच, मुंबई के नाम लिखे गये पत्र में अपनी मांगें रखी थी जिसमें मजदूरी बढ़ाना तथा घरेलू और ओ एस वी क्षेत्र के नाविकों की अन्य सेवा शर्तों के बारे में लिखा गया था। उसके बाद सितम्बर 1998 में इन्होंने एस सी आई की अपनी हड़ताल का नोटिस दिया जिसमें यह मांग रखी गई कि होम ट्रेड में लगे नाविकों के साथ-साथ ओ एस वी क्षेत्र में लगे नाविकों तथा पेटी अधिकारियों की मजदूरी तथा अन्य परिलब्धियां बढ़ायी जायें। एस सी आई की ओर से इसका कोई उत्तर नहीं दिया गया, 16 अक्टूबर 1998 को एक दिन की सांकेतिक हड़ताल कर दी गई। तत्पश्चात् इनसा ने इस मामले पर उनसे बातचीत की और इस बात पर राजी कर लिया कि नौवहन महानिदेशक के साथ सदस्यता सत्यापित करवाये जाने के मामले को उठाया जाएगा।

इसके बाद, इनसा ने दिनांक 31-8-98 को एफ एस यू आई होम ट्रेड, मुंबई के सचिव को लिखा, इसमें यह सूचित किया गया कि अधिकतर समुद्री संवर्गों से संबद्ध यह प्रतिनिधि यूनियन इंडस्ट्री वार हुए कगारों पर अपनी सहमति व्यक्त करती है। इसमें एफ एस यू आई को यह सुझाव दिया गया कि यदि संबद्ध नाविकों/पेटी अधिकारियों के प्रतिनिधित्व के बहुमत का दावा किया जाता है तो इसे स्वतंत्र सत्यापन के माध्यम से इसे साबित किया जाए।

इनसा ने समानान्तर रूप से नौवहन महानिदेशक और सचिव, श्रम मंत्रालय, एफ एस यू आई द्वारा किये गए बहुमत के दावे का सत्यापन उपलब्ध कराने का अनुरोध किया। श्रम मंत्रालय ने केन्द्रीय श्रम आयुक्त से ओ एस वी और घरेलू व्यापार पोतों के नाविकों की सदस्यता के सत्यापन उपलब्ध कराने के लिए कहा और परिणामस्वरूप केन्द्रीय श्रम आयुक्त ने क्षेत्रीय श्रम आयुक्त को अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी, 1999 में सत्यापन कार्यवाही करने का निदेश दिया। इनसा ने अपने पत्र दिनांक 29-01-1999 में भी एफ एस यू आई को उन सुलझे मामलों पर कार्रवाई रोकने तथा सत्यापन प्रक्रिया पूरी हो जाने तक प्रतीक्षा करने के लिए कहा। तथापि, एफ एस यू आई के पत्र दिनांक 25-01-99 के अनुसार 4 फरवरी, 1999 से इनसा की सभी पोत कंपनियों के सदस्यों द्वारा समस्त पोतों पर अनिश्चितकालीन हड़ताल कर दी।

इसके बाद, एस सी आई, द ग्रेट इस्टर्न शिपिंग कंपनी, एस्सार शिपिंग लिमिटेड, वरुण शिपिंग कंपनी लिमिटेड, चौगुले स्टीम शिप्स लिमिटेड और इनसा ने मुंबई उच्च न्यायालय में 8-02-1999 को एफ एस यू आई, नूसी मुंबई, जे एम यू मुंबई, भारत की संघ सरकार, सहप्रतिवादियों के रूप में शिपिंग मास्टर्स सहित नौवहन महानिदेशक को शामिल करते हुए, के विरुद्ध एक रिट याचिका दायर की।

2.47. उपर्युक्त से निम्नलिखित तथ्य उभरते हैं।

एफ एस यू आई ने एस सी आई को लिखा, परिणाम स्वरूप इन्सा के साथ मामला उठाया गया कि ओस्सवी क्षेत्र और घरेलू व्यापार में लगे नाविकों की मजदूरी तथा भते आदि की यूनियन की मांगों पर उनके साथ बातचीत कर मामले को निपटाया जाये। यह दावा प्राप्त होने पर इन्सा ने तुरन्त ही 31-8-98 को सचिव, एफ एस यू आई को सूचित किया कि इस मामले में जैसा कि बहुमत का दावा किया गया है, संबंध नाविकों/पैटी अधिकारियों जिन्हें इन्सा की सदस्य कम्पनियों द्वारा नियोजित किया गया है वे अपने दावे को स्वतंत्र रूप से संचालित कराएं। एफ एस यू आई इस बात से सहमत है कि यूनियन की सदस्यता बहुमत की स्थिति को एक स्वतंत्र निकाय सत्यापित करे। 9-8-98 को अधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किये गए अभ्यावेदनों में पाया गया कि क्षेत्र/उद्योग/व्यापार/संस्थान की ट्रेड यूनियनों की सदस्यता का सत्यापन अब तक श्रम मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा ही 19 और 20 मार्च, 1958 में नैनीताल में आयोजित 17वें त्रिपक्षीय भारतीय श्रम सम्मेलन में लिये गये निर्णय के अनुसार ही किया जाता है और सत्यापन करने के लिये मुख्य श्रम आयुक्त, भारत सरकार के अलावा और कोई संगठन इस प्रकार के सत्यापन करने के लिये नहीं है।

2.48. जैसा कि इन्सा और एफ एस यू आई के उपाध्यक्ष ने अपने स्तर पर सचिव, श्रम मंत्रालय से संपर्क किया ताकि वे एफ एस यू आई को बहुमत की स्थिति को सत्यापित करने के लिए संबंध अधिकारियों को निदेश दें, यह बात स्पष्ट है कि इन्सा द्वारा वर्तमान प्रशासनिक तंत्र के साथ मिलकर मामले को सुलझाने का प्रयास किया। एफ एस यू आई से बात चीत करने के मामले पर इन्सा ने कभी इनकार नहीं किया। जैसा कि क्षेत्रीय श्रम आयुक्त ने सत्यापन कार्यवाही करने का निदेश दे दिया था, यूनियन इसके परिणाम की प्रतीक्षा तो करती। इन्सा ने 29-1-99 को एफ एस यू आई से फिर अनुरोध किया कि मामले को उलझाया न जाय और सत्यापन की प्रक्रिया पूरी होने तक प्रतीक्षा कर ली जाये। नाविक फिर भी, हड़ताल पर चले गये जबकि सत्यापन पर कार्यवाही अभी लम्बित थी। वाणिज्य पोत अधिनियम नाविकों की ऐसी हड़ताल को वैध करार नहीं देता। कार्मिक हड़ताल की अवधि की मजदूरी तभी मांग सकते हैं जब वह कानूनी और न्यायोचित हो। इस मामले में बैंक ऑफ इण्डिया बनाम टी. एस. केलावाला, (1990) 4 एससीसी, 744, (1991) एससीसी एल एंड एस 170, (1991) 15, एटीसी 747 के बारे में उच्चतम न्यायालय का निर्णय लागू होता है। विद्वान न्यायमूर्ति ने पाया कि “ज्वलंत प्रश्न यह उठता है कि क्या विवाद इस प्रकृति का था कि इसके समाधान के लिये प्रतीक्षा नहीं की जा सकती थी और तंत्र द्वारा दी गई प्रतीक्षा अवधि पूरी हो चुकी थी.....हड़ताल और तालाबन्दी जैसे विकल्प तभी अपनाए जाये जब समस्या का समाधान कर पाने में समक्ष न रहे हों.....नियोजित और नियोक्ता दोनों के न्यायकारिता या अन्यथा कार्यकलापों की जांच आवश्यक है क्योंकि धीरे-धीरे में क्रियाकलाप समाज में प्रतिष्ठापित होते चले जाते हैं, जिन पर इस कार्रवाई से कुछ प्रभाव पड़ेगा। निजी और सार्वजनिक दोनों क्षेत्रों के लिये यही सत्य है। परन्तु सार्वजनिक क्षेत्र में इसका उत्तरदायित्व और अधिक बढ़ जाता है। सार्वजनिक क्षेत्र का प्रबंधन एक पूंजीपति और एक मजदूर का नहीं है जिसमें बहुत शोषण हुआ हो। दोनों ही वेतनभोगी कर्मचारी हैं और दोनों ही सार्वजनिक निधियों के प्रति उत्तरदायी हैं। दोनों से ही यह अपेक्षा की जाती है कि वे जनहित को सदैव ध्यान में रखें और उनके हितों का संवर्धन करें।”

(परिच्छेद 31) आर.एम./13508/सीएलए

2.49 इस मामले में वाणिज्य पोत अधिनियम या कानूनों में यदि किसी प्रकार का कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है तो शीर्षस्थ न्यायालय द्वारा प्रतिष्ठापित उपर्युक्त सिद्धान्तों के अनुसार हड़ताली कर्मचारियों के अधिकारों के संबंध में औचित्य का निर्धारण किया जा सकता है। यह सत्य है कि इन्सा ने श्रम मंत्रालय से यह अनुरोध किया था कि वह एफ एस यू आई के बहुमत को सिद्ध करे। क्षेत्रीय श्रम आयुक्त, मुंबई ने भी पक्षों को एक तत्काल बैठक में बुलाया ताकि मामले को सुलझाया जा सके। हालांकि बैठकें चल रही थी, एफ एस यू आई ने समाधान की प्रतीक्षा किये बिना हड़ताल कर दी। ऐसा कहीं भी दृष्टिगोचर नहीं होता कि यूनियन की मांगे इतनी ज्यादा बाध्यकारी थी कि उनके लिये और देर नहीं की जा सकती थी और या फिर तंत्र द्वारा कोई प्रतीक्षा अवधि निर्धारित की गई थी, जो समाप्त हो चुकी थी। एस सी आई को क्षतिपूर्ति के रूप में ओ एन जी सी को 1.50 करोड़ रुपये का हर्जाना देना पड़ा। इन परिस्थितियों में, “कार्य नहीं वेतन नहीं” सिद्धान्त के आधार पर हड़ताल की अवधि के लिये कोई मजदूरी देय नहीं है। इस संबंध में उच्चतम न्यायालय के निर्णय को देखा जा सकता है। अतः मेरा मत है कि हड़ताल की अवधि के लिये नाविकों/पैटी अधिकारियों को मजदूरी की राशि देय नहीं है। ऋण के रूप में दी गई मजदूरी की धनराशि को 12 माह की अवधि में समायोजित कर लिया जाये।

#### विचारार्थ मामले-सं. IV, V तथा VI

2.50. नौवहन महानिदेशालय के प्रतिनिधि श्री के.एस. वरदराजन ने भारत सरकार द्वारा विचारार्थ मामलों में सम्मिलित की गई मद सं. IV, V तथा VI स्पष्ट की। उन्होंने कहा कि ये मदें मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा रिट याचिका सं. 401 में दिए गए आदेश के कार्यवृत्त के अंतर्गत विचारार्थ मामलों के अतिरिक्त शामिल की गई हैं। परंतु इन्सा के प्रतिनिधि के इस आधार पर उन मदों को शामिल किए जाने पर आपत्ति उठाई कि वे न्यायालय के आदेश के विषय क्षेत्र से बाहर हैं और इसलिए उन्हें इस अधिकरण में अधिनिर्णय के लिए शामिल नहीं किया जा सकता उन्होंने इस आशय का एक लिखित बयान भी प्रस्तुत किया।

2.51. एन यू एस आई के श्री जोसेफ का मत था कि यदि ये मामले आवश्यक ही थे तो भारत सरकार को इन्हें मुंबई उच्च न्यायालय के समक्ष ही पेश करना चाहिए था। इसके अतिरिक्त नाविकों के रोजगार से संबंधित ऐसे मामलों पर सिफारिशें करने के लिए पोत परिवहन अधिनियम के अधीन राष्ट्रीय नाविक बोर्ड, नाविक रोजगार बोर्ड जैसे सांविधिक निकाय भी मौजूद हैं। चूंकि केन्द्र सरकार ने मुंबई उच्च न्यायालय के आदेश के कार्यवृत्त पर अधिनिर्णय के लिए ही इस अधिकरण का गठन किया है, इसलिए अन्य विचारार्थ विषय शामिल करना उसके अधिकार क्षेत्र में नहीं आता। उन्होंने वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम की धारा 150 की ओर भी ध्यान आकर्षित किया जिसके अनुसार इस धारा के अंतर्गत अधिनिर्णय

के लिए केवल नाविक संघों एवं पोत मालिकों के बीच विवादों से संबंधित मामले ही शामिल किए जा सकते हैं। चूंकि विचारार्थ मामले सं. IV, V, VI सामान्य प्रकृति के हैं तथा धारा 150 में यथाविचारित किसी विवाद से पैदा नहीं हुए इसलिए उन्हें शामिल करना वैध नहीं है।

2.52. जे.एम.यू. के प्रतिनिधि ने कहा कि अधिकरण द्वारा मद सं. IV के संबंध में दिया गया अधिनिर्णय भारत के विभिन्न बन्दरगाहों से व्यापार चला रही सभी सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र की शिपिंग कंपनियों के अंतरदेशीय व्यापार पोतों पर कार्यरत सभी नाविकों को उपलब्ध कराया जाए। इसमें किसी प्रकार का भेदभाव न किया जाए। उन्होंने इस विषय पर दिनांक 20-10-99 को एक लिखित बयान भी दिया।

2.53. एफ.एस.यू.आई. के श्री सदन कांजीलाल ने तर्क दिया कि वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम की धारा 150 के अंतर्गत भारत सरकार अधिकरण में अधिनिर्णय के लिए कोई भी मद शामिल कर सकती है। ऐसे नए मामलों शामिल करने पर न्यायालय के आदेश में कोई प्रतिबंध नहीं है। भारत सरकार द्वारा शामिल किए गए विचारार्थ विषय प्रासंगिक हैं तथा वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1950 की धारा 150 के अधीन शामिल किए जाने योग्य नहीं हैं। उन्होंने इन मुद्दों पर अपने विचार लिखित में भी प्रस्तुत किए। उन्होंने यह भी कहा कि ओ.एस.वी. तथा अंतरदेशीय व्यापार क्षेत्र में कार्यरत नाविक संगठित नहीं हैं तथा उन्हें उनके उन वैध अधिकारों, लाभों तथा सुविधाओं से वंचित किया जा रहा है जो प्रमुख बेड़े पर कार्यरत नाविकों को उपलब्ध हैं। इन सबके मद्देनजर अधिकरण के लिए वाणिज्यिक पोत परिवहन नियम की धारा 150 के तहत सौंपे गए निर्णय करना अत्यावश्यक है।

2.54. श्री आर.खिन्नन, उप महानिदेशक, नौवहन ने इस तथ्य की ओर ध्यान आकर्षित किया कि प्रत्येक अवसर पर प्रत्येक विवाद के लिए अधिकरण गठित करने पर बहुत खर्च होता है। पिछले दो-तीन सालों में सरकार ने कोई अधिकरण गठित नहीं किया तथा सरकार के लिए हर वर्ष अधिकरण गठित करना संभव नहीं है। नाविक संघों की आपत्तियों के जवाब में उन्होंने कहा कि चूंकि अधिकरण का गठन केन्द्र सरकार द्वारा किया गया है इसलिए लंबे समय से चल रहे विवादों से संबंधित कुछ नए मुद्दे शामिल करना सरकार का विशेषाधिकार है। उन्होंने कहा कि मद सं. IV, V तथा VI नाविकों के कल्याण के लिए महत्वपूर्ण हैं। इसीलिए सरकार ने विचारार्थ मामलों में अतिरिक्त मद जोड़ने के अपने विशेषाधिकार का प्रयोग किया है।

2.55. सभी पक्षों को सुनने के पश्चात् अधिकरण ने नौवहन महानिदेशालय के अधिकारियों को एन.एस.यू.आई., एफ.एस.यू.आई., जे.एम.यू. तथा आई.एन.एस.ए. द्वारा प्रस्तुत लिखित बयानों पर कानूनी राय प्राप्त करने के लिए समय दिया। इसके अतिरिक्त उन्हें उन मुद्दों को लिखित में प्रस्तुत करने को कहा गया जिन पर अधिनिर्णय माँगा गया था। तदनुसार अधिकरण को भारत सरकार के उप विधिक सलाहकार की राय उपलब्ध कराई गई। उनकी राय है कि यदि भारत सरकार उच्च न्यायालय का अनुमोदन प्राप्त कर ले तो विचारार्थ मामलों में नई मर्दे शामिल की जा सकती हैं। चूंकि नौवहन महानिदेशालय ने न तो विचारार्थ मामलों में नई मर्दे शामिल करने के लिए उच्च न्यायालय का अनुमोदन प्राप्त किया है और न ही उससे उत्पन्न विशेष मामले अधिनियम के लिए प्रस्तुत किए हैं मेरा निर्णय है कि विचारार्थ विषय सं. IV, V तथा VI जोड़ने का कोई मामला नहीं बनता।

—57—[फा.सं. सी-18018/3/99-एम टी]

एम रामा चन्द्रन, संयुक्त संचिव

अनुलग्नक -1

### मुंबई उच्च न्यायालय

साधारण मूल सिविल अधिकारिता

1999 की रिट याचिका सं. 401 में

भारतीय नौवहन निगम

याचिका कर्ता

तथा अन्य

विरुद्ध

भारत संघ तथा अन्य

प्रतिवादी

याचिकाकर्ताओं के लिए श्री एस.के. तल्सानिया, श्री ई.पी. भट्टाचार्य, श्री बी.एच. अंतियों और श्री एस.वी. उत्तम

प्रतिवादी सं. 1 से 3 के लिए श्री एस.एम. शाह और श्रीमती एस.वी. भट्टाचार्य

प्रतिवादी सं. 4 के लिए श्री वी.पी. नवारे

प्रतिवादी सं. 5 के लिए श्री आर. गेहानी

प्रतिवादी सं. 6 के लिए श्री एस.जे. देशमुख और श्री एन.एम. गांगुली

कोरम : श्री वाई.के. सभरवाल

मुख्य न्यायाधीश और

न्यायाधीश श्री ए.पी. शाह

दिनांक 16 फरवरी, 1999

**आदेश का कार्यवृत्त**

1. प्रतिवादी की वेतन कटौती तामोली को सहमति द्वारा तुरंत वापस लिए जाने वाला आदेश।
2. प्रतिवादी सं. 1 वाणिज्यिक पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 150 के तहत पूर्ण अधिकारों से युक्त एक अधिकरण का गठन करेगा और प्रतिवादी सं. 4 द्वारा प्रस्तुत दिनांक 13 जुलाई, 1998 और 4 अगस्त, 1998 के मांगपत्र तथा प्रतिवादी सं. 6 द्वारा प्रस्तुत दिनांक 6 मई, 1998 का मांगपत्र निर्णय के लिए ऐसे अधिकरण को भेजेगा। प्रतिवादी सं. 5 आज से एक सप्ताह के अंदर अपना मांगपत्र प्रस्तुत कर सकता है। यदि प्रतिवादी सं. 5 द्वारा ऐसा मांगपत्र प्रस्तुत किया जाता है तो वह भी निर्णय के लिए इस तरह गठित अधिकरण को भेजा जाएगा।
3. केन्द्र सरकार बहुमत स्थिति के संबंध में क्रमशः प्रतिवादी सं० 4, 5 और 6 की सदस्यता के सत्यापन का मामला भी इस तरह गठित अधिकरण को भेजेगी।
4. खण्ड (3) में उल्लिखित संदर्भ क्रम प्रतिवादी सं० 5 और 6 के 4 फरवरी, 1999 से आरंभ होने वाली अब तक की हड़ताल पर जाने के लिए नाविकों/पेटी अधिकारियों से संबंधित तर्क पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना बना रहेगा।
9. इस आदेश के कार्यवृत्त के संदर्भ में इस याचिका का निपटारा हो गया है कि मजदूरी के संबंध में कोई आदेश नहीं है।
10. प्रमाणित प्रति शीघ्र प्रदान की जाए।

ह०/—

याचिकाकर्ताओं के अधिवक्ता

ह०/—

प्रतिवादी सं० 1 से 3 के अधिवक्ता

ह०/—

प्रतिवादी सं० 4 के अधिवक्ता

ह०/—

प्रतिवादी सं० 5 के अधिवक्ता

ह०/—

प्रतिवादी सं० 6 के अधिवक्ता

**अनुलग्नक-2**

**भारत सरकार**  
**जल-भूतल परिवहन मंत्रालय**  
**( नौवहन पक्ष )**

सं० सी-18018/3/99-एम टी  
 सेवा में

दिनांक 17 मार्च, 1999

नौवहन महानिदेशालय,

जहाज भवन,

वालचन्द हीरा चन्द मार्ग

मुंबई-400038

**विषय :** 1999 की रिट याचिका सं० 401 के संबंध में मुंबई उच्च न्यायालय के दि० 16-2-99 के आदेश के अनुसार एक सदस्यीय अधिकरण का गठन। भारतीय नौवहन निगम एवं अन्य विरुद्ध भारत संघ एवं अन्य के संबंध में।

महोदय,

मुझे उपर्युक्त विषय पर आपके दिनांक 28 फरवरी, 1999 के पत्र सं० 8 (5) सी आर/99 के संदर्भ में महाराष्ट्र पेट्रो रसायन निगम की अध्यक्ष श्रीमती कुमुद बंसल, भा० प्र० से० (महाराष्ट्र 1969) को अधिसूचना के सरकारी राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से 6 माह के लिए एक सदस्यीय अधिकरण के रूप में नियुक्ति हेतु राष्ट्रपति की स्वीकृति प्रेषित करने का निर्देश हुआ है। अधिकरण के विचारणीय विषय और शर्तें संलग्न हैं।

यह अधिकरण उपर्युक्त मामले में प्रतिवादियों जिनमें अन्य के साथ-साथ (i) फारवर्ड सीमेन्स युनियन ऑफ इंडिया, मुंबई, (ii) भारतीय राष्ट्रीय नाविक संघ, (iii) जहाजी मजदूर युनियन, मुंबई शामिल हैं, द्वारा प्रस्तुत मांगपत्र का अधिनिर्णय करेगा जैसा कि मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा दि० 16-2-99 के अपने आदेश में निर्देश दिया गया है। श्रीमती कुमुद बंसल को प्रति बैठक 1500/-रु० (पन्द्रह सौ रुपए मात्र) का भुगतान किया जाएगा। वह नियमानुसार स्वीकार्य यात्रा भत्ता/दैनिक भत्ता की भी हकदार होंगी।

यूनियनों का मांगपत्र मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा अपने दिनांक 16-2-99 के आदेश में निदेश दिया गया है, शीघ्र अधिनिर्णय के लिए अधिकरण को भेजा जाए।

यात्रा व्यय से संबंधित व्यय मुख्य शीर्ष-3052-उपशीर्ष-02-तटीय नौवहन-01-नौवहन महानिदेशालय -01-00.11- यात्रा व्यय (घरेलू) से पूरा किया जाएगा तथा अन्य व्यय मुख्य शीर्ष -3052- उप शीर्ष -02- तटीय नौवहन -01- नौवहन महानिदेशालय -01-00.13- कार्यालय व्यय से पूरे किए जाएंगे। ब.प्र. 1999-2000 में इस कार्य के लिए 5 लाख रु. का प्रावधान किया गया है।

यह वित्त पक्ष के दिनांक 16-3-99 के अ.शा. नोट सं. 1465-एफ ए (टी)/99 के तहत उनकी सहमति से जारी किया गया है।

भवदीय

ह./-

(संजय विक्रम सिंह)

अवर सचिव, भारत सरकार

### अधिकरण के विचारणीय विषय और शर्तें

#### (क) विचारणीय विषय

- (i) एफ एस यू आई हो ट्रेड ब्रांच, मुंबई के दिनांक 13-7-98 और 4-8-98 जे एम यू, मुंबई के दिनांक 8-5-98 और एन यू एस आई, मुंबई के दिनांक 22-2-99 के मांग पत्र की जांच करना और उचित सिफारिशें करना।
- (ii) प्रतिवादी सं. 4, 5 और 6 की सदस्यता के सत्यापन के मामले पर विचार करना।
- (iii) 4 फरवरी, 99 से प्रारंभ हुई हड़ताल की अवधि के लिए वेतन में कटौती से संबंधित विवाद पर विचार करना।
- (iv) गृह व्यापार और अपतटीय जलयानों पर नियुक्त नाविकों के लिए नौवहन उद्योग द्वारा कार्यान्वित किए जाने के लिए वेतन और भत्तों तथा सेवा शर्तों में संशोधन के संबंध में उचित सिफारिशें करना।
- (v) विभिन्न श्रेणी के कर्मचारियों अर्थात् नौवहन कंपनियों के स्थायी कर्मचारियों, सामान्य रोस्टर के जरिए नियुक्त नाविकों, कंपनी रोस्टर के जरिए नियुक्त नाविकों आदि को ध्यान में रखते हुए गृह व्यापार और अप तटीय जलयानों पर नाविकों की नियुक्ति की प्रणाली और शर्तों की जांच तथा उपयुक्त सिफारिशें करना।
- (vi) उद्योग के अन्य क्षेत्रों में लागू पद्धति के मद्देनजर गृह व्यापार और अपतटीय जलयानों पर नियुक्त नाविकों के लिए कल्याण न्यास के गठन के मामले की जांच करना।
- (vii) गृह व्यापार और अपतटीय जलयानों पर नाविकों की नियुक्ति से संबंधित अन्य कोई मुद्दा।

#### (ख) शर्तें :—

- (i) अधिकरण का मुख्यालय मुंबई में होगा और सचिवालयिक सहायता नौवहन महानिदेशालय द्वारा प्रदान की जाएगी।
- (ii) अधिकरण द्वारा कार्यवाही के संचालन में 5.00 लाख रु. तक का व्यय किया जा सकता है और यात्रा भत्ता/दैनिक भत्ता तथा अन्य व्यय यात्रा व्यय एवं कार्यालय व्यय शीर्ष के तहत नौवहन महानिदेशालय द्वारा पूरे किए जाएंगे।
- (iii) यदि आवश्यक हो तो यह अधिकरण गृह व्यापार और अपतटीय जलयानों के मालिकों और उन पर नियुक्त नाविकों की समस्याओं के आकलन के लिए लक्षद्वीप, पोर्टब्लेयर और अपतटीय प्लेटफार्मों का दौरा कर सकता है।
- (iv) यह अधिकरण साक्ष्य के लिए और विचारणीय विषयों से संबंधित सूचना प्राप्त करने के लिए अलग-अलग नाविकों अथवा नाविकों के किसी वर्ग अथवा नाविकों और पोत मालिकों की किसी यूनियन को जिसमें ऐसे नाविक नियुक्त हैं, बुला सकता है।

- (v) अधिकरण के सदस्य को प्रति बैठक 1500/-रु. का भुगतान किया जाएगा तथा वह नियमानुसार अनुमत यात्रा भत्ते/दैनिक भत्ते का भी हकदार होगा।
- (vi) इस अधिकरण का कार्यकाल बैठक की तारीख से 6 महीने होगा जैसा कि मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा अपने दिनांक 16-2-99 के आदेश में निदेश दिया गया है।

## MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT

(Department of Shipping)

(Shipping Wing)

### NOTIFICATION

New Delhi, the 17th April, 2000

**S. O. 388(E).**— In pursuance of sub-section (5) of Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 (44 of 1958), the Central Government hereby publishes the Award of the Tribunal constituted under the notification of the Government of India in the Ministry of Surface Transport (Shipping Wing), S.O. 176(E) dated 17th March, 1999, to adjudicate the charter of demands submitted by the respondents comprising *inter-alia* (i) Forward Seamen's Union of India, Mumbai, (ii) National Union of Seafarers of India, Mumbai and (iii) Jahazi Mazdoor Union, Mumbai in Writ Petition No. 401 of 1999—The Shipping Corporation of India and others *versus* Union of India and others.

#### Award by One Person Tribunal

#### Chapter 1

#### INTRODUCTION

- 1.1 A one person Tribunal constituted under Section 150 of the Merchant Shipping Act 1958 had been ordered by the Hon'ble Bombay High Court under their order dated the 16th February 1999 in Writ Petition No. 401/99—The Shipping Corporation of India *Vs.* The Union of India and others (Annex-1).
- 1.2 The Government of India, Ministry of Surface Transport, New Delhi vide their letter no. C-18018/3/99-MT dated 17-3-1999 (Annex-2) Conveyed the approval of the President of India to the appointment of Smt. Kumud Bansal, IAS (Maharashtra 1969) Managing Director, Maharashtra Petro Chemicals Corporation as a One Person Tribunal for a period of six months from the date of publication of the Notification in the Official Gazette (Annex-3). Section 150 of the M.S. Act, 1958 reads as follows.
- 1.3 SECTION 150 OF THE MERCHANT SHIPPING ACT, 1958 :  
POWER TO REFER DISPUTES BETWEEN SEAMEN AND THEIR EMPLOYERS TO TRIBUNALS
  - (1) Where the Central Government is of opinion that any disputes between seaman of any class of seamen or of any union of seamen and the owners of ships in which such seamen are employed or are likely to be employed exists or is apprehended and such dispute relates to any matter connected with or incidental to the employment of the seamen, the Central Government may by notification in the Official Gazette, constitute a tribunal consisting of one or more persons, and refer the dispute to the tribunal for adjudication.
  - (2) The tribunal so constituted shall have power to regulate its own procedure and shall have the same powers as are vested in civil court under the Code of Civil Procedure, 1908, when trying a suit in respect of the following matters—
    - (a) enforcing the attendance of any person and examining him on oath;
    - (b) compelling the production of documents;
    - (c) issuing commissions for the examination of witnesses;
    - (d) any other matter which may be prescribed;
  - (3) No party to a dispute shall be entitled to be represented by a legal practitioner in any proceeding before the tribunal except with the consent of the other party or parties to the proceeding and with the leave of the tribunal.

- (4) The tribunal shall dispose of the reference expeditiously and shall, as soon as practicable on the conclusion of the proceedings, submit its award to the Central Government.
- (5) On receipt of the award, the Central Government shall cause it to be published and the award shall become enforceable on the expiry of thirty days from the date of such publication :

Provided that where the Central Government is of opinion that it will be inexpedient on public grounds to give effect to the award or any part of it, it may before the expiry of the said period of thirty days by order in the Official Gazette either rejected the award or modify it, and where the Central Government does so, the award shall not become enforceable or shall become enforceable subject to the modifications, as the case may be.

- (6) An award which has become enforceable under this section shall be binding on —
  - (a) all parties to the dispute
  - (b) where any party to the dispute is the owner of the ship, his heirs, successors, or assigns.
- (7) Save as otherwise provided in the award, an award shall remain in operation for a period of one year from the date on which it becomes enforceable and shall thereafter continue to remain in operation until a period of two months has elapsed from the date on which notice is given by any party bound by the award to the other party or parties intimating its intention to terminate the award.
- (8) Any money due to a seaman from the owner of a ship under an award may be recovered as wages.
- (9) Nothing contained in the industrial Disputes Act, 1947, shall apply to any dispute between seamen or any class of seamen or any union of seamen and the owners of ships in which such seamen are employed or are likely to be employed.

#### 1.4 THE TERMS OF REFERENCE OF THE TRIBUNAL :

- (I) TO EXAMINE THE CHARTER OF DEMAND SUBMITTED BY THE FSUI, HOME TRADE BRANCH, MUMBAI, DATED 13-7-1998 AND 4-8-1998. JMU, MUMBAI, DATED 8-5-1998 AND NUSI, MUMBAI, DATED 22-2-1999 AND MAKE APPROPRIATE RECOMMENDATIONS.
- (II) TO REFER THE QUESTION OF VERIFICATION OF THE MEMBERSHIP OF RESPONDENT NO. 4, 5 AND 6.
- (III) TO REFER THE DISPUTE AS REGARD THE DEDUCTION OF WAGES FOR THE PERIOD OF STRIKE COMMENCED FROM 4TH FEBRUARY, 1999.
- (IV) TO MAKE APPROPRIATE RECOMMENDATIONS REGARDING THE REVISION OF WAGES AND ALLOWANCES, TERMS AND CONDITIONS OF THE SERVICE FORM IMPLEMENTATION BY SHIPPING INDUSTRY FOR SEAMEN EMPLOYED ON THE HOME TRADE AND OFFSHORE VESSELS.
- (V) TO EXAMINE THE SYSTEM AND TERMS OF EMPLOYMENT OF SEAMEN ON HOME TRADE AND OFFSHORE VESSELS KEEPING IN VIEW OF THE DIFFERENT CATEGORIES OF EMPLOYEES VIZ. PERMANENT EMPLOYEES OF SHIPPING COMPANIES, SEAMEN EMPLOYED THROUGH GENERAL ROSTER, SEAMEN EMPLOYED THROUGH COMPANY ROSTER ETC. AND MAKE APPROPRIATE RECOMMENDATIONS.
- (VI) TO EXAMINE THE ISSUE OF SETTING UP OF WELFARE TRUSTS FOR SEAMEN EMPLOYED ON HOME TRADE AND OFFSHORE VESSELS KEEPING IN VIEW OF THE PREVALENT PRACTICE IN OTHER SECTORS OF THE INDUSTRY.
- (VII) ANY OTHER ISSUE RELATING TO EMPLOYMENT OF SEAMEN ON HOME TRADE AND OFFSHORE VESSELS

- 1.5 The Tribunal held 24 sittings between May and December, 99, during which the representatives of the Shipping Corporation of India, The Great Eastern Shipping Company, The Varun Shipping Company, The Essar Shipping Company, The Chowgule Steamships Ltd., The Indian National Ship Owners Association (INSA), The Union of India, the Directorate General of Shipping, the Shipping Master of Mumbai, the Forward Seamen's Union of India (FSUI), the National Union of Seafarers of India (NUSI) and the Jahazi Mazdoor Union (JMU) were heard several times and were also given adequate opportunity to submit their say in writing



on the various issues referred to the Tribunal. The minutes of the hearings before the Tribunal as also the submissions made by the unions and others are appended with this Award.

## Chapter 2

### Terms of reference - No 1 Charter of demands

#### 2.1 Preliminary objections

##### (a) Objections of the FSUI

The FSUI has objected to NSUI Charter of demands on the following grounds :

- That the High Court order gave only one week to NUSI to submit its charter of demands. The demands submitted by them were not self contained, but were dependent on the agreement reached for the Foreign Going (FG) vessels by the National Maritime Board (NMB).
- Since the agreement so reached was after the prescribed time, the Charter of NSUI should not be taken cognizance of in terms of the consent decree.
- It was explained by the NUSI that in the past settlements, the agreements between the NMB for foreign going vessels invariably constituted the basis for the OSV wage agreements. The INSA has also confirmed this. In view of the fact that FG vessel agreement has now been reached and is available for consideration, I overrule the objection of the FSUI on this score.

##### (b) Objections of the NUSI

- The FSUI has submitted its Charter of demand in respect of OSVs only to the SCI. It does not cover the entire industry and must therefore be ignored for the purpose a general agreement for the whole industry.
- They failed to enlarge their Charter to cover the whole industry when they had an opportunity to do so before this High Court.

Nevertheless, it is a fact that the FSUI charter of demands for OSVs has been received by INSA from SCI and INSA has written to the FSUI to prove their majority for representing the industry to enable them to consider such demands. The strike notice also covers the whole industry and issue of verification itself is before this Tribunal. Therefore, I overrule the objection of the NUSI.

#### 2.2 Basic wage :

For computation of financial implications of the demands, it is necessary to have clarity regarding the scope of the term basic wage. because other benefits can then be stated in terms of percentage of the basic wage. The FSUI initially suggested that 'basic wage' should include basic wage, supplement, special allowance coastal allowance and OSV allowance. However, after discussion it was unanimously agreed that 'basic wage' being the primary plank to which other emoluments are added, will exclude all allowances and other benefits for the purposes of these calculations.

#### 2.3 Admissibility of pay scales for seamen :

The Unions contended that seamen being permanent employees of the Shipping Companies, should be granted a scale of pay on the lines of pay scales for officers. INSA on the other hand argued that the seamen employment is voyage related and is therefore not continuous or permanent. Similarly there was substantive difference in the nature of duties, responsibilities of officers and seamen and the two could not be compared.

It was noted that under the M.S. Act all Seamen had to get themselves registered with the Seamen's Employment office. In addition, some companies also maintained their Company Roster. Whenever such a company needed seamen on its ship for a voyage, it simply followed the Company Roster. On the completion of voyage the seaman signed off and was discharged from the ship. At that time, all wages, allowances and benefits including holidays and leave pay for 'articled service' on ship due to the seamen were cleared. For all seamen whether on General or Company Roster, nothing remained to be paid after the seaman signed off although he continued to remain on the General/Company Roster for getting a call on priority as and when required. Thus the employment and engagement of Seamen was not continuous. There was a floating community with regular breaks in employment after they were discharged and signed off from the ship. As there were breaks of

period between one voyage and another it is not a continuously paid service and the question permanency and a scale of pay cannot be made applicable to their cadre.

#### 2.4. Wages in accordance with the ILO convention

The FSUI contended that as per the ILO Convention No. 109 of 1958 on Wages, Hours of Work and Manning (Sea), the basic wage has been fixed at U. S. Dollars 385 p.m. i.e. Indian Rs. 16,555 as on 1-5-1958. By not paying such wages we are violating the ILO Convention.

The INSA representatives pointed out that the said ILO Convention never came into force for want of ratification by the minimum number of countries with minimum tonnage requirement as expressly provided in the said Convention. In 1996 ILO Maritime Conference had to delete wages from the new instrument viz. Seafarers, Hours of Work and Manning of Ships Convention 1996 (No. 180) and transferred Wages from Convention to Recommendations in another instrument (No. 187). These have not yet come into force and no country has so far accepted them. This was not refuted by the Unions. In view of the clarification furnished, I find there is no case for grant of ILO Minimum Wages.

#### 2.5 Hours of work

All the Unions demanded that the normal hours of work of the seamen should be reduced to 40 hours per week as against the existing 44 hours per week. The reason given for this demand was that in other sectors of Trade & Industry a Worker has to work only 40 hours a week.

The INSA representative contended that normal hours of work on board ships, foreign going or Home Trade under Indian or foreign flag are fixed at 44 hours per week. In view of the nature of the work even ILO in its Merchant Shipping (minimum standards) Convention 1976 (No. 147) in Article 2(a), prescribes safety standards, hours of work etc. for the seamen. After ratifying this Convention Government of India has in a recent amendment to Section 138 has added Section 138A of MS (Amendment) Act 1998 stipulating normal hours of work of Seamen to be 48 hours per week. The Unions accepted this fact. Therefore, the existing 44 hours per week requires no change.

#### 2.6 Overtime

The Unions pointed out that the existing agreement lays down the rate of overtime per hour. On procedure for calculating the overtime, however, there is a dispute between the Unions and the INSA. According to the particulars of wage and allowances for a representative category of Home Trade Seamen (namely seamen helmsman) furnished by INSA, it is seen that the Minimum overtime granted is for 170 hours per month. It was clarified by INSA that 170 hours overtime wages in Part A and additional overtime wages in Part B of the existing wages has been taken into account while calculating the average OT wage cost per seaman to the shipowners as per actual OT wage cost accounting records. They also stated that during bilateral wage negotiations under NMB (I) Agreement 1996-98 for Foreign going Seaman, 170 OT hours was bilaterally agreed to be taken as bench mark for actual OT hours. The same basis was taken while finalizing the INSA-JMU Agreement for 1996-98. It was thus clarified by INSA that every category of Seaman, if he had put in the requisite number of working days and overtime was eligible for 170 hours of minimum overtime in a month. The representative of FUSI produced a letter from the Master of the Ships from the Shipping Corporation of India showing the minimum overtime of 120 hours. When the matter was referred to the SCI confirmed in writing that the minimum overtime claimed is 170 hours.

Evidently the practice of grant of minimum overtime has doubtful legal validity but has the force of practice and convention. Based on the evidence produced before me, I find that the practice has been to grant 170 hours of minimum overtime per month provided the attendant conditions are satisfied.

#### 2.7 New Items

The JMU & FSUI have asked for a number of new allowances viz.

- Passenger run allowance,
- House rent allowance,
- Noise repair Sound Pollution Allowance,
- Working apparel washing,

- Holiday Travel Expenses,
- Family Welfare Medical Scheme,
- Portage and conveyance,
- Compensation for holidays spent at sea,
- Tanker/chemical/gas/acid allowance.

The details of all these new items have been discussed and recorded in the minutes.

The financial implications of the JMU's Charter of Demands is an increase of 454.73% over the existing wage bill, while the same for FSUI's Charter of Demands is an increase of 383%. In the context of these demands it is found that the 1994-96 agreement involved an increase of 21.82% over the then existing wages and the 1996-98 agreement of only 21.32%. It is also an admitted fact that the past Home Trade wage agreements have been almost in line with those reached with the NMB for the Foreign going Seamen in terms of percentage increase in emoluments. The NMB agreement for 1994-96 denoted an increase of 28.58% as against 21.82% for the Home Trade. In 1996-98 the NMB agreement granted an increase of 21.41% while the Home Trade Agreement for 21.32%. **The NMB agreement for 1998-2000 allows an increase of 16.85% in emoluments, of which 12% increase is in basic wage. Logically the financial burden of this agreement should be comparable.**

It is evident from these facts that the increase in the wages and allowances demanded by the Unions in the range of 454.73% and 383% is unrealistic and cannot be considered justifiable either on the basis of past practice or in the larger public interest. Even after considerable persuasion they could bring down the increase to 62.26% and 101% respectively.

Considering the increase of 16.85% for 1998-2000 granted for the Foreign going Seamen, I consider an increase of 16.50% reasonable for the Home Trade Seamen. Having tentatively fixed this overall ceiling for additional benefits in financial terms, we must in the first instance strive to preserve and improve the existing items of emoluments before taking up new ones. I find that even the increases in existing emoluments asked by the Unions far exceed the ceiling of 16.5%, therefore there is no room for me to consider any of the fresh demands.

#### **Home Trade Seamen—Recommended wages and allowances**

#### **2.8 Basic wages**

The increase in basic wage demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 451.47%

FSUI 36%

Keeping in view the submissions made by the parties and the discussions minuted by the Tribunal it is seen that the unions' demand for increase in the basic wage is unrealistic. From the past data, it is noted that the increase granted under NMB agreement vis-a-vis Home Trade (HT) to the representative category of seaman helmsman in basic wages has been as follows :

(in Rs. pm)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
2000	1970	2300	2270	2750	2720	3080

In other words, the increase under NMB have consistently been marginally higher than those for HT. Consistent with the ceiling of 16.5% determined above, the monthly basic wage payable to all categories of seamen shall be increased by 12% as shown in para 2.11.

**2.9 Bonus**

Similarly, the increase in bonus demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 819.12%

FSUI 291.42%

It is evident that this cannot be accepted. From the past data the increases in bonus have been as follows :

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
300	296	345	341	413	408	462

Consistent with the overall ceiling for benefits, I hold that each category of Home Trade seaman shall be entitled to a bonus @ 15% of basic wages per month of service on Board or pro-rata as mentioned in para 2, 11. (This bonus shall not be paid for the period of leave earned in respect of service on Board).

**2.10 Overtime**

The increase in overtime demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 451.43%

FSUI 244%

It is evident that such a steep increase cannot be accepted. From the past data the increases in overtime have been as follows :

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
2,203	2,635	3,076	3,036	3,678	3,638	4,119

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that if attendant conditions are satisfied, at the rate of minimum 170 hours a seaman will get the rate of overtime as indicated below.

**2.11 Recommended basic wage, bonus and overtime for Home Trade seamen**

(in Rs.)

Category	Basic Wages w.e.f. 1-4-98 to 31-3-2000	Bonus @ 15% of basic wages	Overtime Rate Per Hour
(1)	(2)	(3)	(4)
<b><u>Deck Department</u></b>			
Carpenter	3835.00	575.25	30.15
Serang	3490.00	523.50	27.45
Tindal/Cassab	3265.00	489.50	25.45
Tindal	3130.00	469.75	24.60
Cassab	3035.00	455.25	23.00
Seacunny/Helmsman	3050.00	457.50	24.00
Seaman	2900.00	435.00	22.80
Crew Cook	3050.00	457.50	24.00

(1)	(2)	(3)	(4)
Crew Cook Mate	2795.00	419.25	22.00
<b>Engine Deptt.</b>			
Sarang	3490.00	523.50	27.45
Tindal	3265.00	489.75	25.70
Tindal	3130.00	489.50	25.70
Cassab	3035.00	455.25	23.90
Donkey/Greaser	3035.00	455.25	23.90
E.R. Rating II	2795.00	419.25	22.00
<b>Crew Cook</b>	3050.00	457.50	24.00
<b>Saloon Dept.</b>			
Butler/Chief Steward	3675.00	551.25	28.90
Chief Cook and Baker	3490.00	523.50	27.45
Chief Cook	3490.00	523.50	27.45
2 <sup>nd</sup> Cook	3050.00	457.50	24.00
Veg. Cook	3050.00	457.00	24.00
Pantryman	3050.00	457.50	24.00
Laundryman	3130.00	469.50	24.60
3 <sup>rd</sup> Cook	2795.00	419.25	22.00
Gen. Steward	2900.00	435.00	22.80
@Saloon Utility Hand	2700.00	405.00	21.25
@Scullion	2700.00	405.00	21.25
Pantry Mate	2700.00	405.00	21.25

Based on quantum increase (and not % increase 12.00%) given to F.G. Seamen as per NMB 1998–2000 Agreement.

Note @ Utility Hand & Scullion shall be eligible for promotion, if recommended by the Company.

### Supplement

The increase in supplement demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 153.16%

FSUI merged in basic

It is clear that such an exaggerated demand cannot be accepted. From the past data the increases in supplement have been as follows :

(in Rs.)

1992–94		1994–96		1996–98		1998–2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
1,100	1,085	1,100	1,085	1,200	1,185	1,200

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Home Trade crew will be entitled to a supplement for the period of effective service on Board at the rate of Rs. 1185.

**2 12 Seniority Supplement**

The increase in seniority supplement demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU	460%
FSUI	merged with basic

The demand is exaggerated. From the past data the increases in seniority supplement have been as follows :

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
100	100	100	100	125	125	125

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Seniority Supplement shall be paid to all categories of Seamen in respect of satisfactory service on Board. The rates of the Seniority Supplement will be as follows :

After Completion of 4 years Articled Service	Rs. 115 per month
After Completion of 6 years Articled Service	Rs. 120 per month
After Completion of 8 years Articled Service	Rs. 125 per month

**2 13 Leave Wages**

The increase in leave wages demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen are as follows :

JMU	678.21%
FSUI	176%

The demand is exaggerated. From the past data the increases in leave Wages have been as follows :

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
550	542	633	624	779	771	873

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that each category of Home Trade Seamen will be entitled for 102 days leave for each completed year of effective service on Board pro-rata with basic wage.

**2 14 Subsistence Allowance on Earned Leave**

The increase in Subsistence allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU	394.12%
FSUI	merged with basic

The demand is exaggerated. From the past data the increases in subsistence allowance have been as follows

(in Rs.)

1992-94		1994-96		1996-98		1998-2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
454	454	578	578	850	850	850

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the existing Subsistence Allowance of Rs. 100 paid for each day of paid leave earned shall be increased to Rs. 125 with effect from 1-4-1996.

### 2.15 Coastal Allowance

The increase in Coastal allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 1002.94%

FSUI merged in basic

From the past data, the increases in the NMB agreements in the Coastal Allowance have been as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
1,000	0	1,150	568	1,375	680	1,540

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Coastal Allowance will remain 25% of the basic.

### 2.16 Provident Fund

The increase in Provident fund demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen are as follows:

JMU 355.85%

FSUI 193%

From the past data the increases in the NMB agreements in the provident fund have been as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
320	370	413	408	485	576	633

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Employers and Seamen's rate of contribution to the Seamen's Provident Fund will be 12% (twelve percent) of Basic wages, supplement, seniority supplement and leave wages earned for Articled Service.

### 2.18 Gratuity

The increase in gratuity demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 812.5%

FSUI 144%

From the past data of the increases in the NMB agreements it is seen that the gratuity has increased as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
267	308	344	340	404	400	440

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the Employers and Seamen's rate of payment under the Gratuity Scheme will be 8.33% of the basic wages, supplement, seniority supplement and leave basic wages earned for Articled service.

### 2.19 Welfare Fund

The increase of Welfare Fund demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 1614.29%

FSUI 2226%

From the past data, of the increases in the NMB agreements it is seen that the Welfare Fund increases have been as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
200	175	200	175	200	175	200

Keeping in mind the overall financial implication, I hold that all categories of Seamen in Home Trade will get Rs. 200 per month as Welfare Fund.

#### 2.20 Pension and Annuity

The increase in pension and annuity demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 1566%

FSUI 82.22%

From the past data of increases in the NMB agreements it is seen that the pension and annuity has increased as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
0	0	350	350	450	450	1,150

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the existing amount of Rs. 450 of Pension and Annuity will be increased to Rs. 1150 per month w.e.f. 1-4-1998.

#### 2.21 Working Apparels Making

The increase in Working Apparels making demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 402.41%

FSUI 602.41%

From the past data, the increases in the NMB agreements it is seen that the Working apparels allowance has increased as follows:

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
0	58	0	67	0	83	0

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the existing allowance of Rs. 83 will be increased to Rs. 167 per month for all categories of Seamen.

#### 2.22 On Board Victualling

The increase in On Board victualling demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows:

JMU 159.26%

FSUI 196.3%

From the past data on the increases in the Home Trade agreements it is seen that the on board victualling allowance per day has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98	
HT		HT		HT	
85		110		135	

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that the existing rate of Rs. 135 (Rs. 4050 pm) will be increased to Rs. 170 per day (Rs. 5,100 per month) with effect from 1-4-1998.



**2.23 Ship-keeping**

The increase in Ship-keeping allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 150%

FSUI 66.67%

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that the Ship-keeping allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
80	70	70	70	120	120	200

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that a rating instructed to remain on board for the purpose of ship keeping outside his normal day working watch keeping hours, while in the port shall be given Ship keeping allowance of Rs. 80 per night with effect from 1-4-1998.

**2.24 Boiler/Scavanger/Trunk Cleaner**

The increase in boiler/scavenger/tanker allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 266.67%

FSUI not quantified

From the past data, the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
	56	56	56	75	75	75

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that for any internal cleaning and scaling of Boilers or cleaning scaveng trunks of Diesel Engines or for sweeping tubes and cleaning back ends, a Seamen will be paid Rs. 75 per Boiler or Cylinder.

**2.25 Dirty Cargo Allowance**

The increase in Dirty cargo allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 400%

FSUI 0%

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
				30	30	30

Keeping in mind the overall financial implication, I hold that from 1-4-1998 for the duration that Vessel loads or discharges coal (other than bunker coal), cement, carbon black, petroleum coke, sulphur in bulk (not bagged) or clinker in bulk (not bagged) each exceeding in aggregate 500 tons each seamen shall be paid dirty cargo washing expenses at the rate of Rs. 30 per day.

The expenses shall be paid at half the rate for any period up to 12 hours and at full rate for any period in excess of 12 hours.

For purpose of these expenses, a day shall be reckoned as of 24 hours commencing from the actual time of loading and/or discharging of Cargo. For the purpose of facilitating verification of Seamen's claim to Dirty Cargo Washing Expenses, the Master or the Officer-in-charge shall make necessary entries to the log book about loading or discharging of the items of cargo mentioned above as also the time of such loading and/or discharging.

## 2.26 National Holidays

The increase in allowance to compensate work during National holidays as demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 451.40%

FSUI not quantified

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
	65	75	74	108	107	121

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that from 1-4-1998 on each of the five National holidays and the additional paid holiday all seamen (except the exempted categories) will get in addition to their normal wages for that days overtime compensation for all hours worked.

## 2.27 Retention Allowance

The increase in Retention allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 451.19%

FSUI 100%

From the past practices about the increases in the NMB agreements it is seen that the retention allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
119	44	51	50	61	60	68

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that Seamen of all category on return to the Port of engagement shall be paid retention allowance as per the existing practice but on the basis of the revised basic wages with effect from 1-4-1998.

## 2.28 Retention subsistence

The increase in Retention Subsistence demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 191.89%

FSUI 100%

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that this has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
150	83	83	83	133	133	183

Keeping in mind the overall financial implication, I hold that all Seamen on return to the Port of engagement, after selection, in transit, temporary unfitness after selection and while on medical treatment shall be paid from the day

of arrival up to and including the day on which wages are paid, a Subsistence allowance @ of Rs.165/- per day except when the boarding and lodging is arranged at company expenses.

### 2.29 Medical Wage/Subsistence

The increase in Medical wage subsistence demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen are as follows :

JMU 302.84%

FSUI not quantified

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that the overtime has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
142	141	152	151	212	211	268

Keeping in mind the overall financial implication, I hold that all Seamen undergoing Medical treatment at any port in India including his port of engagement as the case will be paid basic wages until declared fit, up to a maximum period of 16 weeks commencing from the day following the day up to which the wages are paid.

### 2.30 Porterage/Conveyance

The increase in Porterage/conveyance allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 614.29%

FSUI 100%

From the past data about the increases in the NMB agreements it is seen that this has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
70	70	70	70	70	70	70

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that from 1-4-1998 the rate for Porterage/Conveyance allowance shall be Rs. 70/- per day.

### 2.31a Repatriation

The increase in Repatriation allowance demanded by the Unions for the representative category of seamen helmsmen is as follows :

JMU 200%

FSUI 100%

From the past data on the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
100	89	89	89	89	89	102

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that on repatriation all Seamen w.e.f. 1-4-1998 shall be paid as per the existing practice and their entitlement.

**2.31b Difference in Overtime**

From the past practices and the increases in the NMB agreements it is seen that this allowance has increased as follows :

(in Rs.)

1992—94		1994—96		1996—98		1998—2000
NMB	HT	NMB	HT	NMB	HT	NMB
2,517	2,480	2,895	2,857	3,462	3,424	3,877

Keeping in mind the overall financial implication, I determine that all categories of Seamen will be paid difference in Overtime as worked below :

Rate per hour in Rs. = basic  $\times$  1.5  $\times$  12\*44  $\times$  52

**2.31c Steering allowance**

The representative category of Seamen Helmsman is not entitled to this allowance. However the other categories of seamen will get this allowance at the rate of Rs. 25/- per month.

**2.31d Death and Disability**

For the Death and Disability the existing method of calculation for payment of compensation is recommended. The revised rates will be basis of calculation.

**2.31e Severance Compensation**

For the Severance Compensation the existing method of calculation for payment of compensation is recommended. The revised rates will be basis of calculation.

**2.31f Redundancy Compensation**

For the Redundancy Compensation the existing method of calculation for payment of compensation is recommended. The revised rates will be basis of calculation.

**2.31g Prolonged Service Benefits**

For calculating the prolonged service benefits for the seamen the existing method of calculation of payment of compensation with revised rates is recommended.

**2.32 Burden of emoluments for the representative category of seaman helmsman for home trade (subject to fulfilment of appropriate conditions)**

Items	Norm	Unit	Existing wages 1996-98	Increase		Increased wages
				%	Rs.	
1	2	3	4	5	6	7
<b>A Monthly emoluments</b>						
1 Basic wage	Flat rate	Per month	2,720	12.1%	330	3,050
2 Bonus	15% of basic	Per month	408	12.1%	50	458
3 Overtime	170 hours per month at 1.5 times basic rate	Per month	3,638	12.1%	442	4,080
4 Supplement	Flat rate	Per month	1,185	0.0%	-	1,185
5 Seniority supplement	Flat rate	Per month	125	0.0%	-	125
6 Leave wages	102 days per year	Per month	771	12.1%	94	864
7 Subsistence allowance on leave	Flat rate	Per month	850	0.0%	-	850
8 Coastal allowance	25% of basic	Per month	680	12.1%	83	763
9 Provident Fund	12% of (basic + supplement + seniority supplement + leave wages)	Per month	576	8.8%	51	627

1	2	3	4	5	6	7
10 Gratuity	8.33% of (basic + supplement + seniority supplement + leave wages)	Per month	400	8.8%	35	435
11 Welfare fund	Flat rate	Per month	175	14.3%	25	200
12 Pension and annuity	Flat rate	Per month	450	155.6%	700	1,150
13 Working apparel making	Flat rate	Per month	83	100.8%	84	167
14 On board victualling	Flat rate	Per month	4,050	25.9%	1,050	5,100
<b>B Other allowances</b>						
15 Ship keeping	Rs. 60 per day assumed for two days per month	Per month	120	33.3%	40	160
16 Boiler/scavenger	Rs. 75 per act assumed once a month	Per month	75	0.0%	-	75
17 Dirty cargo allowance	Rs 30 per day assumed once a month	Per month	30	0.0%	-	30
18 National holidays	6 national holidays per year at 10 hours per day at overtime rates	Per month	107	12.1%	13	120
19 Retention allowance	20 days basic spread over 10 months of articulated period	Per month	181	12.1%	22	203
20 Retention subsistence	Lodging allowance of Rs. 120/day and boarding allowance of the same amount for 20 days a month spread over 10 months	Per month	480	0.0%	-	480
21 Medical wages/ subsistence	Assumed one days basic and food allowance of Rs. 120/day	Per month	211	5.2%	11	222
22 Porterage/ conveyance	Rs. 70 per trip assumed for one trip per month	Per month	70	0.0%	-	70
23 Repatriation	Assumed average fare to hometown on signing off of Rs. 800 per round trip taken once in 10 months	Per month	80	0.0%	-	80
24 Difference in overtime	160 hours per month at 1.5 times basic rate	Per month	3,424	12.1%	416	3,840
			20,889	16.5%	3,444	24,333

**Off-Shore Vessels (OSVs)****2.33 Basic wage :**

For computation of financial implications of demands for OSVs also, it is equally necessary to first define the scope of the term basic wage, because other benefits can then be stated in terms of percentage of the basic wage. The FSUI as noted earlier, suggested that 'basic wage' should include basic wage, supplement, special allowance, coastal allowance and OSV allowance. However, after discussion it was unanimously agreed that 'basic wage' being the primary plank to which other emoluments are added, will exclude all allowances and other benefits for the purposes of these calculations.

**2.34 Equal on, equal off**

Both the National Union of Seafarers of India (NUSI) and Forward Seamen's Union of India (FSUI) have demanded in their presentation before the Tribunal that there should be a principle of "equal on, equal off" i.e. the current practice of 90 days on work and 66 days off period, for Petty Officers on OSVs should be changed to 45 days on work and 45 days of leave. Their argument is that the senior officers category in the OSV are allowed this benefit. The INSA representative argued that when the offshore drilling started in the early eighties there were no specialized Indian vessels which could be utilized for servicing the drilling platforms of the ONGC. Therefore, the services of the Foreign Flag vessels and foreign marine personnel were utilized initially. Later on, the Indian vessels took the services of the Foreign Fleet for training till the Indian Fleet was trained and ready. In view of the non-availability of Indian crew, foreign crew was given the facilities of 45 days on duty and 45 days off duty which they enjoyed on the foreign vessels. In view of the supply and demand position when the Indian crew was engaged in the specialized OSVs it was also given the facility of 45 days on and 45 days off which was enjoyed by the foreign crew. However, the crew on the non-specialized OSV had to work 90 days for getting 66 days off. This has been in accordance with the successive agreements signed by the Union and the INSA. As the situation of the Indian fleet has become unviable on account of liberal policies which have thrown competition open, the OSV sector is passing through a critical phase. The number of vessels in the OSV of INSA members has reduced from 30 in 1998 to 27 in 1999. In view of this there is no justification to agree to the demand of 45 days work and 45 days leave.

Considering the contentions of the two sides and the fact that over a long period a distinction has been maintained between senior officers and petty officers/seamen in regard to their entitlement, there seem no compelling reasons to order a change now. The revision in pay will benefit all equitably.

**2.35 Application of the Contract Labour (R&A) Act 1970**

The NUSI invited attention to the Supreme Court Judgment on contract labour and argued that all OSV Seamen should be made permanent employees and given wage scale. The INSA representative stated that the Seamen are not contract labour as all Seamen have to register themselves with the SEO who maintains a roster. As and when the OSV makes a voyage they take seamen from the SEO as per roster. In addition some Shipping Companies having larger fleet, maintain their own company roster. For each voyage the crew is allotted as per the roster. Due to the nature of the seafaring, crew is engaged as per the Merchant Shipping Act for Articled Service on the ship for a given voyage. At the end of the voyage he is signed off and all dues payable to him for the duty period as also the due leave period are given to him. Between the date of signing off and the next call there are gaps; therefore they are not permanently paid employees and don't have a scale of pay. At the time of wage negotiations all the factors are considered and the Wage Agreement is signed with full approval of the Unions. As they are the party to this Agreement there is no justification in their argument to ask for the same treatment by quoting the Supreme Court Judgment on Contract Labour.

2.36 I have considered the contentions of the Unions and INSA. Of course, no agreement between parties can override an Act of the legislature or go against the Judgment of the Supreme Court which settles the law of the land. However, the judgment in question does not apply to the facts and circumstances of this case. Clearly, the jobs of the seamen in question are not of a perennial nature to whom alone the judgment applies. Perennial jobs imply that they should last through the year, last long or for ever. In the instant case the jobs are coterminous with voyages of varying durations, long and short. The wage and allowances payable to the Seamen are governed by M.S. Act which has clearly addressed the nature of the Seamen's job and has made it voyage related. As per the provisions of the M.S. Act all the dues have to be paid to the Seamen at the time of signing off at the end of the voyage. A permanent employee on the other hand in other sector of employment gets all his dues settled only at the time of retirement at the end of his service of 30 years or so. In view of the specific service conditions of Seamen which is laid down by the M.S. Act is the Articled period i.e. the beginning of the voyage till the end of the voyage, there is no justification to change the existing practice.

**2.36 Overtime**

Both Unions have demanded that the Seamen and Petty Officers in the OSVs be paid overtime on a hourly basis. According to the existing practice the seaman is paid overtime equivalent to 30 days basic wage and petty officers get

fixed overtime equivalent to 27.85 days basic wages. The INSA representative argued that the nature of the operation of the OSV is highly specialized demanding a high degree of discipline and attention of the Officers and the Crew. The number of Officers manning the OSV's is very small. To monitor the daily overtime put in by each member of the crew is impractical and makes further demand on the time of the crew at the expense of more urgent and important duties. In view of the nature of the work and to avoid disputes the practice of allowing fixed amount as monthly general overtime had been adopted as a practical way out. It was working smoothly and could be continued to the greater advantage of all concerned. From the sample of claims of overtime in the Home Trade Sector for the Shipping Corporation of India it is seen that unrealistic claims have been put forward sometimes exceeding the total number of working hours available in a month. After giving due consideration to the contentions put forth by both the parties for OSV, seamen and the fact that the existing practice has worked smoothly overtime, I hold that the practice of allowing a fixed amount as general overtime for a month can be continued for calculation of overtime for the Petty Officers and Crew.

### 2.37 New items

The NUSI and FSUI have asked for a number of new allowances viz.

- Portage and conveyance
- Repatriation (leave)
- Travel (company account)
- Severance/redundancy
- STCW Courses
- Work on national holidays
- Short hand money
- Ship keeping allowance
- Noise repair allowance
- Shore accommodation
- No food supplement on board
- Prolonged service benefit
- Etc.

2.38 The details of all these new items have been discussed and recorded in the minutes. The financial implications of the NUSI's Charter of Demands for OSV seamen is an increase of 77.35% over the existing wage bill, while the same for FSUI's Charter of Demands is an increase of 434%. For Petty officer the percentages are 23.30% and 307% respectively. In the past agreements these increases have, however been as follows :

	1992—94	1994—96	1996—98
Seamen	35%	21%	24%
Petty officers	40%	22%	26%

It is also an admitted fact that in the past Off shore Vessels wage agreements have been somewhat in line with those reached with the NMB for the Foreign going Seamen in terms of percentage increase in emoluments and with INSA/NUSI agreements for foreign going Petty officers as the tables above and below show.

	1992—94	1994—96	1996—98	1998—2000
NMB agreement for foreign going (f.g.) seamen	38%	20%	22%	16.85%
INSA/NUSI agreements for f.g. Petty officers	51%	20.87%	26.71%	13.68%

The NMB agreement for 1998—2000 allows an increase of 16.85% for seamen and the INSA/NUSI agreement for f.g. Petty officers of 13.68%. Logically the financial burden of this Award should be comparable.

It is evident from these facts that the increase in the wages and allowances demanded by the Unions cannot be considered justifiable either on the basis of past practice or in the larger public interest.

Considering the increase of 16.85% and 13.68% for 1998—2000 agreed for the Foreign going Seamen and Petty officers respectively, **I consider an increase of 16.50% and 13.50% reasonable for the off shore vessel seamen and Petty officers respectively.** Having tentatively fixed this overall ceiling for additional benefits in financial terms, we must in the first instance strive to preserve and improve the existing items of emoluments, before taking up new ones. I find that even the increases in existing emoluments asked by the Unions far exceed the ceiling, therefore, **there is no room for me to consider any of the fresh demands.**

Both the Unions demanded unrealistic increase in their existing wages and allowances. NSUI has asked an increase of 79.93% and FSUI of 434% for seamen and 23.30% and 307% respectively for Petty officers. Considering the rates and periodicity of various allowances, I deem it fair that the benefits for the categories of Seamen and Petty officer be increased as follows :

### 2.39 Wage Recommended for OSV— Seamen :

Particulars	Norm	Unit	Existing wages 1996—98	Increase		Increased wages
				%	Rs.	
A. On Board Wages :						
1. Basic		Per month	3,170	12.0%	380	3,550
2. Seniority supplement		Per month	100	0.0%	—	100
3. Offshore allowance	40% of basic	Per month	1,268	12.0%	152	1,420
4. Cash compensation (overtime)	30 days basic	Per month	3,170	12.0%	380	3,550
5. Outport expenses	17.5% of basic	Per month	555	11.9%	66	621
6. Uniform washing allowance	Flat rate	Per month	1,875	12.0%	225	2,100
7. Bonus	15% of basic	Per month	476	11.9%	57	533
8. Pension/Annuity (fixed)	Flat rate	Per month	450	133.3%	600	1,050
Sub-total			11,064	16.8%	1,861	12,925
B. On Leave Wages						
1. Basic		Per month	3,170	12.0%	380	3,550
2. Seniority supplement	Flat rate	Per month	100	0.0%	—	100
3. Offshore allowance	40% of basic	Per month	1,268	12.0%	152	1,420
4. Holiday travel expenses	Flat rate	Per month	2,430	0.0%	—	2,430
5. Vict/Subsistence allowance	145/day	Per month	4,350	19.5%	848	5,198
6. Pension/Annuity	Flat rate	Per month	450	133.3%	600	1,050
Sub-total			11,768	16.8%	1,981	13,749
C. Annual payments						
1. Provident fund	12% of basic per month	Per annum	4,565	12.0%	548	5,113
2. Gratuity	8.33% of basic per month	Per annum	3,170	12.0%	379	3,549
			7,735	12.0%	927	8,662
D. Summary :						
—On Board Wages	For 7.11 months (90 days)	Per annum	78,665	16.8%	13,231	91,766
—On Leave Wages	For 4.89 months (64 days)	Per annum	57,546	16.8%	9,686	67,232
—Annual Payments		Per annum	7,735	12.0%	927	8,662
			143,945	16.5%	23,714	167,660
—Monthly benefits		Per month	11,995	16.5%	1,976	13,972



**2.40 Other items related to wages of seamen/bosun employed on offshore vessels**

Item	Existing Rate	New Rate	Average cost/annum	
		Increase 16.5%		
1 Daily conveyance allowance while on staff duty	70	82	82×5	408
2 Daily subsistence allowance while on staff duty	145	169	145×5	845
3 Reimbursement of second class train fare when reporting and signing off from duty (for average 5 single journeys per year)	420	489	420×5	2,447
4 Conveyance allowance on signing on/off duty	70	82	82×10	816
5 Additional conveyance allowance for medical fitness test	125	146	146×3	437
6 Additional conveyance allowance on joining/signing off from vessel at ONGC Nhava (for travel by road to Nhava and vice versa)	200	233	233×5	1,165
7 Average per annum reimbursement of training fee				2,000
8 Cost of providing victualling (all meals) on board the vessel, New rates as per contract	190		190*30*7.01	39,957
			Total/annum	48,073
			Total/month	4,006

Thus the total increase in emoluments per month for seamen for wages and other items as shown in the two tables above will be Rs. 13,972+Rs. 4,006=Rs 17,978.

**2.41 Incidental compensation**

(a) <b>Death and disability compensation</b>	Existing rate	Recommended
In the event of death	5,49,919	6,15,909
In case of permanent disability	6,92,089	7,75,140
(b) <b>Flight insurance amount</b>	5 lakhs	5,60,000
(c) <b>Loss of personal effects by air</b>	As per IATA regulations	As per IATA regulations
(d) <b>Redundancy compensation</b>		
(i) For Seamen/Bosun under 55 years age @ 3 months basic wages per year of service @ 1.5 months basic wage per year of prospective service on Company's vessel subject to a minimum of Rs. 84,000.		
(ii) For those above 55 years @ 3 months basic wages per year of prospective service subject to a minimum of Rs. 22,400.		
(e) <b>Compensation to Seamen/Bosun declared permanently medically unfit for sea service</b>		
(i) borne on Company's roster for not less than 6 years continuous service and attaining the age of 40 years, being declared permanently medically unfit for sea service by Company Medical Officer save in case of a seamen dealt with under the death and disability provision in para 101 of the NMB (I) Summary of agreements 1998 and (iv) subject to the cancellation of registration shall receive payment as under :		
For Ratings under 55 years @ 3 months basic wages per year of articulated service on the Company's vessel subject to a minimum of Rs. 72,800.		
(ii) For Ratings above the age of 55 years @ 3 months basic wages per year of prospective service subject to a minimum of four month's basic wages of Rs. 11,200 whichever is higher.		

**2.42 Wage Recommended for OSV—Petty Officers : (Seventh year)**

Particulars	Norm	Unit	Existing wages 1996-98	Increase		Increased wages
				%	Rs.	
A. On Board Wages :						
1 Basic		Per month	5,170	13.5%	698	5,868
2 HRA	20% of basic	Per month	1,034	13.5%	140	1,174
3 Offshore allowance	40% of basic	Per month	2,068	13.5%	279	2,347
4 Cash compensation (overtime)	27.85 days basic	Per month	4,799	13.5%	648	5,447
5 Outport expenses	17.5% of basic	Per month	905	13.5%	122	1,027
6 Uniform washing allowance	Flat rate	Per month	1,910	13.5%	258	2,168
Sub-total			15,886	13.5%	2,145	18,031
B. On Leave Wages						
1 Basic		Per month	5,170	13.5%	698	5,868
2 HRA	20% of basic	Per month	1,034	13.5%	140	1,174
3 Offshore allowance	40% of basic	Per month	2,068	13.5%	279	2,347
4 Vict/Subsistence allowance	rate	Per month	5,850	13.5%	790	6,640
Sub-total			14,122	13.5%	1,906	16,028
C. Annual payments						
1 Uniform making expenses	Flat rate	Per annum	8,205	13.5%	1,108	9,313
2 Holiday travel expense	Flat rate	Per annum	5,850	13.5%	790	6,640
3 Provident fund	12% of basic	Per annum	7,445	13.5%	1,005	8,450
4 Gratuity	8.33% of basic	Per annum	5,170	13.5%	696	5,866
5 Annuity	10% of basic	Per annum	6,204	13.5%	838	7,042
6 Good service allowance	8.33% of basic	Per annum	5,170	13.5%	696	5,866
7 Welfare fund	Flat rate	Per annum	2,760	13.5%	373	3,133
			40,804	13.5%	5,504	46,308
I Summary :						
—On Board Wages	For 7.02 months (90 days)	Per annum	111,520	13.5%	15,057	126,577
—On Leave Wages	For 4.98 months (64 days)	Per annum	70,328	13.5%	9,494	79,822
—Annual Payments		Per annum	40,804	13.5%	5,504	46,308
			222,651	13.5%	30,055	252,706
—Monthly benefits		Per annum	18,554	13.5%	2,505	21,059

**2.43 Other items related to wages of seamen/bosun employed on offshore vessels**

Item	Existing Rate	New Rate	Average cost/annum	
		Increase 13.5%		
1 Daily conveyance allowance while on staff duty	215	244	244×5	1,220
2 Daily subsistence allowance while on staff duty	195	221	221×5	1,107
3 Daily lodging and boarding allowance while on staff duty	515	585	585×5	2,923
4 Reimbursement of first class train fare when reporting and signing off from duty (for average 5 single journeys per year)	1,500	1,703	1,703×5	8,513
5 Porterage and conveyance allowance at each end of train journey	625	709	709×10	7,094
6 Half porterage and conveyance allowance payable at each occasion on signing on/off duty	313	355	355×5	1,776
7 Additional conveyance allowance for medical fitness test	125	142	142×3	426
8 Additional conveyance allowance on joining/signing off from vessel at ONGC Nhava (for travel by road to Nhava and vice versa)	200	227	227×5	1,135
9 Average per annum reimbursement of training fee				2,000
10 Cost of providing victualling (all meals) on board the vessel. New rates as per contract	125		190*30*7.01	39,957
			Total/annum	66,150
			Total/month	5,512

Thus the total increase in emoluments per month for seamen for wages and other items as shown in the two tables above will be Rs. 21,059+Rs. 5,512=Rs 26,571.

**2.44 Incidental compensation**

(a) Death and disability compensation	Existing rate	Recommended
In the event of death	6,87,500	7,80,312
In case of permanent disability	8,12,500	9,22,188
(b) Flight insurance amount	12,50,000	14,18,750
(c) Loss of personal effects by air	37,500	42,563
(d) Redundancy compensation		
(i) For petty officers under 55 years of age @ 3 months basic wages per year of service and g@ 1.5 months basic wage per year of prospective service on Company's vessel subject to a minimum of Rs 1,41,875.		
(ii) For those above 55 years @ 3 months basic wages per year of prospective service subject to a minimum of Rs 42,563.		
(u) Compensation to petty officers declared permanently medically unfit for sea service :		
(i) Petty officers with minimum 7 years continuous service and not over 55 years of age @ 3 months basic wages per year of service, subject to a minimum of Rs 1,41,875.		
(ii) Petty officers over 55 years of age @ 3 months basic wages per year of prospective service subject to a minimum of Rs 49,656.		

**WAGE SCALE OF OSV PETTY OFFICERS****(Effective from 01-04-1998)****(Applicable to Machinist (Mech.), Machinist (Elec.) Crane Operators etc.  
Employed on offshore vessels)**

5095 - <u>105</u> - 5200 - <u>110</u> - 5310 - <u>130</u> - 5440 - <u>135</u> - 5575 - <u>140</u> - 5715 - <u>155</u>	1	1	1	1	1	2
5868 - <u>160</u> - 6345 - <u>170</u> - 6685 - <u>190</u> - 7065 - <u>200</u> - 7265 - <u>205</u> - 7470 - <u>215</u>	2	2	2	1	1	1
7685 - <u>235*</u> - 7920 - <u>240</u> - 8400 - <u>240*</u> - 9600	1	2	5			

\* Wage scale extended by 5 Years

**Term of Reference No. 2****2.45 Verification of membership**

Item (A)(ii) of the TOR deals with the question of verification of membership of respondent Nos. 4, 5 and 6. More specifically, the High Court minutes of the order dated 16th February 99 paras 3 and 4 state, that the Central Government shall also refer the question of verification of membership of Respondent Nos. 4, 5 and 6 respectively in respect of majority status to the Tribunal. The Order of Reference shall be without prejudice to the contention of Respondents No 5 and 6 that the verification of membership in respect of majority status cannot be a subject matter of adjudication under Section 150(1) of the Merchant Shipping Act, 1958. If such a contention is raised, the Tribunal shall consider the same in accordance with law.

On this question, the written submissions of the JMU (Respondent 5 to the Writ Petition in the High Court), the NSUI (Respondent No. 6), the FSUI and the DG are given in Volume 2 of this Award. The contention of the first two viz the JMU and the NSUI regarding jurisdiction is that Section 150(1) of the Merchant Shipping Act, 1958 (MSA) covers exclusively disputes of Unions/seamen with owners of ships. It allows adjudication of such disputes by a Tribunal. The issue of verification of membership is not a dispute between owners of ships and the Unions. Further such disputes should only be related to matters connected with/incidental to the employment of seamen. Verification of membership does not relate to employment of seamen. Thus, they contend that verification of membership cannot be covered by section 150 (1) of MSA 1958. The issue cannot be adjudicated by a Tribunal.

On the other hand, the FSUI contends that for industrial peace wage settlement with a representative union is essential. Such a representative union can come into existence only by verification of membership through a secret ballot. Therefore, the Tribunal is empowered to adjudicate on the issue under section 150(1) of the MSA 1958. The DG (Shipping) has not offered any comments on the issue of jurisdiction of the Tribunal on the question of verification of membership, he has only asserted that verification of membership is under the Code of Discipline and no one can object to such a verification by the Labour Ministry.

From the facts of the case, the contention of the JMU and the NSUI does appear to be correct. Section 150 (1) of MSA 1958 states as follows :

“Where the Central Government is of opinion that any dispute between seaman or any class of seamen or of any union of seamen and the owners of ships in which such seamen are employed or likely to be employed exists or is apprehended and such disputes relates to any matter connected with or incidental to the employment of the seamen, the Central Government may by notification in the Official Gazette, constitute a Tribunal consisting of one or more persons, and refer the dispute to the tribunal for adjudication.”

The FSUI is asking for verification of membership by a secret ballot. It has cited Supreme Court FCI Staff Union vs FCI and others dated 17th February 1995 reported in Vol 86 FJR 717. This judgement *inter alia* states “...in an establishment...we direct that the following norms and procedures shall be followed for assessing the representative character of the trade unions by the ‘secret ballot system’”. The judgement thus recognizes the method of secret ballot for ascertaining the representative character of a union and thereafter it details the procedure. The High Court of Calcutta in The Secretary hinterland Seamen's Union vs Union of India and others dated 26-6-98 observes that “it is apparent...Food Corporation of India” and “But since the Supreme Court...Nicobar administration”. These judgements have not been questioned by any of the contending parties.

It is seen from the above that for a Reference to the Tribunal under section 150(1) of MS Act, 1958, the ship owners must necessarily be a party to the dispute. We must, therefore, examine whether the ship owners are objecting to the proposed verification of membership by a secret ballot. This does not appear to be the case. They are in fact asking for such verification by the Labour Commissioner. Therefore, I hold that there is no dispute between the owners and Union(s) on the question of verification of membership. The reference under section 150(1) of MS Act, 1958 is, therefore, not sustainable. As regards the procedure for verification, the law of the land is settled by the Supreme Court judgement referred to above. Such verification can be undertaken under the overall supervision of the Chief Labour Commissioner.

### TERM OF REFERENCE NO. 3

#### 2.46 Payment during strike period

With regard to the issue of payment of wages to the striking Seamen during the strike period of 14 days in February 1999 the following issues are relevant.

FSUI had given a letter dated 4th August, 1998 addressed to the Director, SCI, Home Trade Branch, Mumbai submitting their charter of demands for revision of wages and other service conditions of the seamen both in Home Trade and in OSV Sector. Then in September 1998 it gave a strike notice to the SCI demanding that they should negotiate wages and other emoluments of the Seamen Home Trade as well as Seamen and Petty Officers in the OSVs. As there was no response from the SCI, they observed a day's token strike on the 16th of October, 1998. Thereafter INSA discussed the matter with them and agreed to take up the issue of verification of membership with the Director General of Shipping.

INSA thereafter wrote to the Secretary, FSUI, Home Trade Branch, Mumbai, on 31-8-1998 intimating him that it enters into Industry-wise agreements with the union representing the majority of the concerned sea cadres. It suggested to FSUI that if it claimed majority representation for the concerned Seamen/Petty Officers it should establish the same by independent verification.

INSA simultaneously required the Director General of Shipping and the Secretary, Ministry of Labour to arrange verification of claim for majority by FSUI. The Ministry of Labour thereupon asked the Central Labour Commissioner to arrange verification of membership of the Seamen on Home Trade Ship & OSVs and the Central Labour Commissioner in turn directed the Regional Labour Commissioner to conduct the verification proceeding, by his letter dated 5th February 1999. INSA vide its letter dated 29-1-1999 also urged FSUI to desist from precipitating matters and wait till verification process was completed. However, FSUI vide their letter dated 25-1-1999 called and indefinite strike on all ships of Members of Shipping Companies of INSA w. e. f. 4th February, 1999.

Thereafter, the SCI, the Great Eastern Shipping Co., Essar Shipping Ltd., Varun Shipping Co. Ltd., Chowgule Steamships Ltd., and INSA filed a Writ Petition with the Mumbai High Court on 8-2-1999 against FSUI, with NSUI, Mumbai, JMU, Mumbai; The Union of India; joining the D.G. of Shipping and the Shipping Master as Co-Respondents.

Disposing of the Writ Petition, the High Court in its consent order dated 16-2-1999 directed the Central Government to set up a Tribunal under Section 150 of the M.S. Act to adjudicate on the issue of charter of demands of various unions for wages. It also directed the Central Government to refer the dispute as regards the deduction of wages for the period of strike commenced from 4-2-1999. In para 5 of their order the High Court also mentioned that, "it is agreed, between the two parties that the striking Seamen/Petty Officers shall be paid an amount equivalent to their wages for the period of strike as advances. The said amount shall be deducted/adjusted as per the Award of the Tribunal".

#### 2.47 From the above the following facts emerge

FSUI had written to SCI who in turn took up the issue with INSA regarding the demand of the union to hold negotiations with them for settlement of wages and allowances for Seamen in Home Trade and in OSV sector. On receipt of this claim INSA wrote to the Secretary, FSUI as early as 31-8-1998 informing them that in case it claimed such majority representations, for the concerned Seamen/Petty Officers employed by INSA Member Companies they should establish their claim by independent verification. **The FSUI agree that in a dispute about the majority status of a union verification of membership has to be conducted by an independent body.** In their representations before the Tribunal dated 9-8-1999 they have noted that verification of membership of the Trade Unions in a Sector/Industry/Trade/Institution was hitherto conducted by the Ministry of Labour, Government of India as per the decision of the 17th Tripartite Indian Labour Conference held in Nainital on 19th and 20th March, 1958 and that there is no such organisation to conduct such verification other than the Chief Labour Commissioner, Government of India.

2.48 As the INSA and the Vice President of FSUI had independently approached the Secretary, Ministry of Labour to Direct concerned officials to conduct verification of majority status of FSUI, it is clear that efforts were made by INSA to resolve the dispute in accordance with the existing administrative mechanisms. At no point of time INSA refused to enter into negotiations with FSUI. As the Regional Labour Commissioner had been directed to conduct the verification proceedings, the Union could have waited for its outcome.

INSA again urged FSUI on 29-1-1999 not to precipitate matters and wait until verification process was completed. The Seamen however, struck work when the verification proceedings were still pending. The M.S. Act does not legalize such strike by seamen. Workmen can claim wages for the strike period only if it was both legal and justified. The Supreme Court judgement in the case Bank of India V/s T.S. Kelawala, (1990) 4SCC, 744; (1991) SCC (L&S) 170; (1991) 15, ATC, 747, applied. The learned court had observed that "The prominent question that arises is whether the dispute was of such a nature that its solution could not brook delay and await resolutions by the mechanism provided.....the strike or lock out as a weapon has to be used sparingly for redressal of urgent and pressing grievances when no means are available or whether available means have failed to resolve it..... The justness or otherwise of the action of the employer or the employee has, therefore, to be examined also on the anvil of the institutes of the society, which such action tends to affect. This is true of the action in both public or private sector. But more imperatively in the public sector. The Management in the public sector is not capitalist and the labour and exploited a lot. Both are paid employees and owe their existence to the direct investment of public funds. Both are expected to repeat public interest directly and have to promote them". (Para 31) R.M./13508/CLA.

**2.49** In the absence of any specific provisions in the MS Act or rules in the matter, it would be justifiable to go by the principles enunciated by the Apex Court cited above with regard to the right of workers to go on strike. It is a fact that INSA had requested the Ministry of Labour to conduct the verification of majority status of FSUI. The Regional Labour Commissioner, Mumbai had also called urgent meetings of the parties to resolve the issue. Even while meetings were going on the FSUI went ahead with the strike without waiting for the outcome. There is nothing to show that the grievances of the Union were so pressing or of such nature that their solution could not brook delay and await resolution by the mechanism provided. The SCI had to pay a heavy penalty of Rs. 1.50 crores to the ONGC for the loss caused. Under the circumstances, the principle of no work no pay must apply to the period of strike. The pronouncement of the Supreme Court must be seen to have the force of the law of the land. I, therefore, hold that no wages are due for the period of strike to the striking seamen/petty officers. Wages paid by way of advance may be adjusted in a period of 12 months.

#### **TERMS OF REFERENCE IV, V AND VI**

**2.50** Shri K.S. Varadarajan, the representative of DGS explained item No. IV, V, VI in the Terms of Reference included by the Government of India. Those were, he stated, additions to the terms of reference covered by the minutes of order dated 16-2-1999 of Hon'ble High Court of Bombay in W.P. No. 401. However, the INSA's representative objected to their inclusion on the ground that they were outside the scope of Court Order and could not be clubbed for adjudication by the Tribunal. They also furnished a written statement to that effect.

**2.51** Shri Joseph of NUSI contended that if these issues had been of an urgent nature, the Government of India should have urged them before the Hon'ble Bombay High Court itself. Further, there were other statutory bodies under of Merchant Shipping Act like the National Seamen Board, Seamen Employment Board for making recommendations on such issues relating to employment of seamen. Since the Central Government had constituted the Tribunal to adjudicate on the minutes of order given by Hon'ble Bombay High Court, it had no jurisdiction to add any new terms of reference. He also drew attention to section 150 of the M. S. Act that only those issues where there was a dispute between the unions and owners could be included for adjudication under this section. As the terms of reference IV, V, VI were of a general nature and had not risen out of any dispute as envisaged in section 150 their addition was not legal.

**2.52** The representative of JMU stated that with reference to item No. IV, the award of the Tribunal should be made applicable to all the seamen employed on Home Trade vessels of all public and private shipping companies operating at different ports of India, without any discrimination. He also furnished a written statement dated 20-10-99 on the subject.

**2.53** Shri Sadhan Kanjilal of the FSUI argued that it was open for the Government of India to include any item for adjudication by the Tribunal under section 150 of the M.S. Act. There is no ban against such inclusion in the Court Order. The Terms of Reference included by the Government of India were relevant and they qualified for inclusion under section 150 of the M. S. Act, 1950. He also gave his written views on the issues. He further added that the seamen in the OSV and Home Trade sector are non organized and they are being deprived of their legitimate rights, benefits and facilities, extended to the seamen working on the main fleet. In view of this it very necessary for the Tribunal to adjudicate all the items of terms of reference entrusted under section 150 of the M.S. Act.

**2.54** Shri R. Ravichandran, Dy. Director General of Shipping drew the attention to the fact that constituting a tribunal on every occasion or for every dispute is very expensive. In the past two three years or so Government did not constitute any Tribunal and it is not possible for the government to constitute a Tribunal every year. Countering the Unions' objections, he stated that since the Tribunal was set up by the Central Government, it was its prerogative to add some new points comprising long pending disputes. He pointed out that items IV, V and VI were important for welfare of seamen. On account of this only the Central Government of India had exercised its prerogative to make additions to the terms of reference.

2.55 After hearing the parties, the Tribunal gave time to the officers of the DGS to obtain a legal opinion on the written statement furnished by the NUSI, FSUI, JMU and INSA and also to submit in writing the specific issues on which adjudication was sought. The opinion of the Dy. Legal Advisor to the Government of India was accordingly made available to the Tribunal. He opines that additions to terms of reference may be made after the Government of India secures approval of the High Court. As the DG Shipping's office has neither secured the High Court approval for additions to the Terms of Reference, nor submitted for adjudication specific issue arising from the same I, therefore, hold that they have not made out any case for adjudication on Terms of Reference Nos. IV, V and VI.

KAMUD BANSAL, One-Person Tribunal

Mumbai, 31st December 1999

[F. No. C-18018/3/99-MT]

M. RAMACHANDRAN, Jt. Secy.

ANNEX-I

**IN THE HIGH COURT OF JUDICATURE AT BOMBAY  
ORDINARY ORIGINAL CIVIL JURISDICTION  
WRIT PETITION NO. 401 OF 1999**

The Shipping Corporation of India & Ors.	....	....	Petitioners
<i>Versus</i>			
Union of India & Ors.	....	....	Respondents
Mr. S.K. Talsania, Mr. E.P. Bharucha, Mr. B.H. Antia and Mr. S.V. Uttam for the Petitioners.			
Mr. S.M. Shah with Mrs. S.V. Bharucha for Respondent Nos. 1 to 3			
Mr. V.P. Navare for Respondent No. 4			
Mr. R. Gehani for Respondent No. 5			
Mr. S.J. Deshmukh with Mr. N.M. Ganguly for Respondent No. 6			

Coram : Mr. Y.K. Sabharwal,  
Chief Justice and  
Mr. Justice A.P. Shah.  
Date : 16th February, 1999

**MINUTES OF THE ORDER**

1. Rule by Consent made returnable forthwith Respondents waive service.
2. The Respondent No. 1 shall constitute a Tribunal under the Section 150 of the Merchant Shipping Act, 1958 with all powers under the said Section and refer to such Tribunal for adjudication the Charter of Demands dated 13th July, 1998 and 4th August, 1998 submitted by Respondent No. 4 and Charter of Demand dated 6th May, 1998 submitted by Respondent No. 6. The Respondent No. 5 is entitled to submit its Charter of Demand within one week from today. If such Charter of Demand is submitted by Respondent No. 5 then the same shall also be referred to for Adjudication to the Tribunal so constituted.
3. The Central Government shall also refer the question of verification of Membership of Respondent Nos. 4, 5 and 6 respectively, in respect of majority status to the Tribunal so constituted.
4. The Order of Reference mentioned in Clause (3) shall without prejudice to the contention of Respondent Nos. 5 and 6 that the seamen/petty officers for going on strike which commenced on 4th February, 1999 till date.
5. The Petition stands disposed off in terms of the Minutes of this order that no order as to costs.
6. Certified copy expedited.

Sd/-

Advocate for the Petitioners

Sd/-

Advocate for Respondent Nos. 1 to 3

Sd/-

Advocate for Respondent No. 4

Sd/-

Advocate for Respondent No. 5

Sd/-

Advocate for Respondent No. 6

AN EX-II  
MOST IMMEDIATE

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT  
(SHIPPING WING)

No. C-18018/3/99-MT

Dated the 17th March, 99

To

The Directorate General of Shipping,  
Jahaz Bhavan,  
Walchand Hirachand Marg,  
Mumbai-400 038

**Subject :—** Constitution of one-person Tribunal in accordance with Mumbai High Court's order dated 16-2-1999 passed in Writ Petition No. 401 of 1999, The Shipping Corporation of India and others versus Union of India and others—reg.

Sir,

I am directed to refer to your letter No. 8 (5) CR/99 dated 28th February, 99 on the subject mentioned above and to convey the sanction of the President to the appointment of Smt. Kumud Bansal, IAS (Maharashtra-1969), Chairman, Maharashtra Petro-Chemical Corporation as one-person Tribunal for a period of six months from the date of publication of the Notification in the Official Gazette. Terms of reference & terms and conditions of the tribunal are enclosed.

The Tribunal will adjudicate the charter of demands submitted by respondents in the above case comprising inter alia (i) forward Seamen's Union of India, Mumbai, (ii) National Union of Seafarers of India, (iii) Jahazi Mazdoor Union, Mumbai as directed by Mumbai High Court in its order dated 16-2-1999, Smt. Kumud Bansal will be paid Rs. 1500/- (Rs. Fifteen hundred only) per sitting. She would also be entitled to TA/DA as admissible under rules.

The Charter of demands of the Unions as directed by Mumbai High Court in its order dated 16-2-1999 may be referred to the Tribunal for adjudication immediately.

The expenditure involved with regard to Travel expenses will be met from Major Head-3052-sub-head-02-Coastal Shipping-01-Director General of Shipping-01-00.11 Travel Expenses (Domestic) and other expenses will be met from Major Head-3052-sub-head 02-Coastal shipping-01-Director General of shipping-01-00-13 office expenses. An amount of Rs. 5 lakhs have been provided for this purpose in BE 1999-2000.

This issues with the concurrence of Finance Wing vide their U.O.Note No. 1465-FA(T)/99 dated 16-3-1999.

Yours faithfully,

Sd/-

(Sanjay Vikram Singh)  
Under Secretary to the Government of India  
Ph. No. 3714714

**TERMS OF REFERENCE AND TERMS AND CONDITIONS OF THE TRIBUNAL**

**(A) Terms of reference**

- (i) to examine the charter of demand submitted by FSUI Home Trade Branch, Mumbai dated 13-7-1998 and 4-8-1998, JMU, Mumbai dated 8-5-1998 and NUSI, Mumbai dated 22-2-1999 and make appropriate recommendations.
- (ii) to refer the question of verification of membership of respondent Nos. 4, 5 & 6.
- (iii) to refer the dispute as regard the deduction of wages for the period of strike commenced from 4th Feb., 1999.
- (iv) to make appropriate recommendations regarding the revision of wages and allowance, terms and conditions of service for implementation by shipping industry for seamen employed on the Home Trade and Off-shore Vessels.



- (v) to examine the system and terms of employment of seamen on Home Trade and Off-shore vessels keeping in view the different categories of employees viz. permanent employees of Shipping companies, seamen employed through general roster, seamen employed through company roster etc. and make appropriate recommendations.
- (vi) to examine the issue of setting up of welfare trusts for seamen employed on Home Trade and Off-shore Vessels Keeping in view the prevalent practice in other sectors of the industry.
- (vii) any other issue relating to employment of seamen on Home Trade and Off-shore Vessels.

**(B) Terms & Conditions**

- (i) The Tribunal shall have its Headquarters in Mumbai and secretarial assistance shall be provided by the Directorate General of Shipping.
- (ii) The expenditure to the extent of Rs. 5.00 lakh to be incurred by the Tribunal in conducting the proceedings and on TA/DA and other allied expenses shall be met by the D.G. Shipping under the Head Travel Expenses and Office Expenses.
- (iii) If considered necessary the Tribunal may visit Lakshadweep, Port Blair and Off-shore platforms for assessing the problems of the shipowners and seafarers employed on Home Trade and Off-shore Vessels.
- (iv) The Tribunal may invite individuals or any class of seamen or any Union of Seamen and owners of the ship in which such seamen are employed for evidence and obtaining information relevant to the terms of reference.
- (v) The member of the Tribunal shall be paid Rs. 1500/- per sitting and would also be entitled to TA/DA as admissible under the rules.
- (vi) The term of the Tribunal shall be for 6 months from the date of setting as directed by the Mumbai High Court in its Order dated 16-2-1999.

